EDITORIAL ABRIL

DICIEMBRE

PARABRISAS

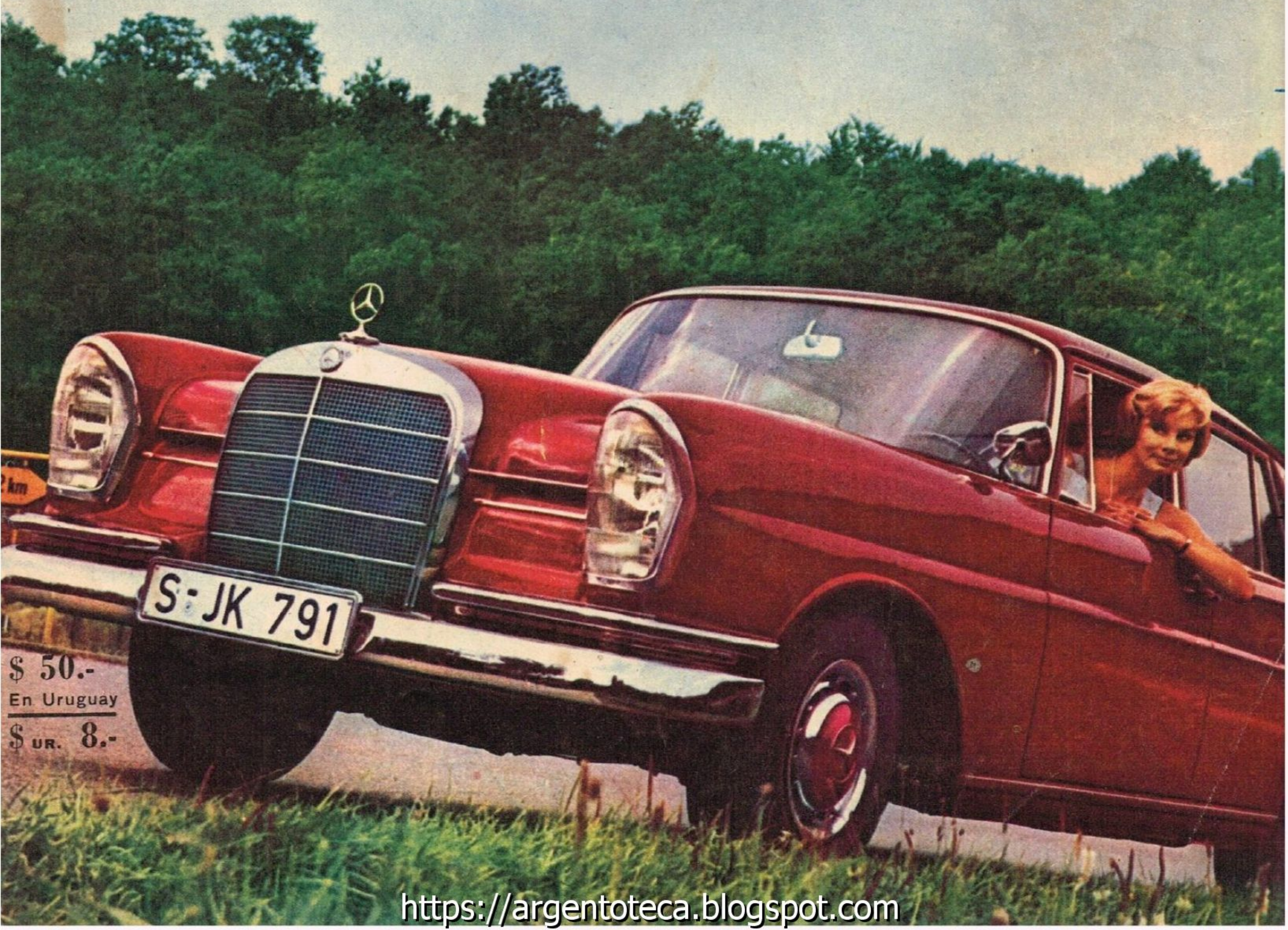
Nro. 37 REVISTA MENSUAL DE AUTOMOVILISMO 1963

ROAD TEST: VOLKSWAGEN 1200

PRESENTACION DEL RASTROJERO DIESEL

TURISMO: LAGOS ARGENTINOS Y CHILENOS

PRECIOS DE LOS AUTOS USADOS



$ 50.-
En Uruguay
$ UR. 8.-

https://argentoteca.blogspot.com

LINO PALACIO y CIA.

NUEVO RAMBLER*

LA NUEVA LINEA DE LA CALIDAD

Rambler es la marca que define todas las virtudes imaginables en un automóvil: pureza de estilo, precisión mecánica, máximo confort, seguridad de buena marcha, potencia, pique, maniobrabilidad.
Haciendo honor al bien ganado prestigio de su marca, aquí están los Nuevos Rambler. En ellos, las ventajas alcanzan un nivel culminante. Son aún más elegantes, aún más amplios, aún más cómodos.
¡Siga la Nueva Línea de la Calidad! ¡Conozca los Nuevos Rambler que se exhiben, a partir de hoy, en el Concesionario de su zona!

CLASSIC CUSTOM

CROSS COUNTRY

PREMIADO POR SU NOVEDOSO DISEÑO Y SU EXCEPCIONAL CALIDAD
La famosa revista **Motor Trend** ha consagrado al NUEVO RAMBLER como **EL AUTOMOVIL DEL AÑO** en los Estados Unidos

AMBASSADOR 990

- NUEVA Y HERMOSA LINEA
- VIDRIOS CURVOS
- MAYOR DISTANCIA ENTRE EJES
- NUEVOS COLORES
- NUEVOS TAPIZADOS
- NUEVA CONSTRUCCION UNITARIA AVANZADA
- MOTOR SOSTENIDO EN TRES PUNTOS
- NUEVAS MANIJAS A BOTON EN LAS PUERTAS

Y ESPECIALMENTE EN EL AMBASSADOR

- Dirección de potencia
- Frenos de potencia
- Vidrios autodeslizantes
- Apoya-cabeza ajustable y desmontable
- Nuevos asientos delanteros reclinables

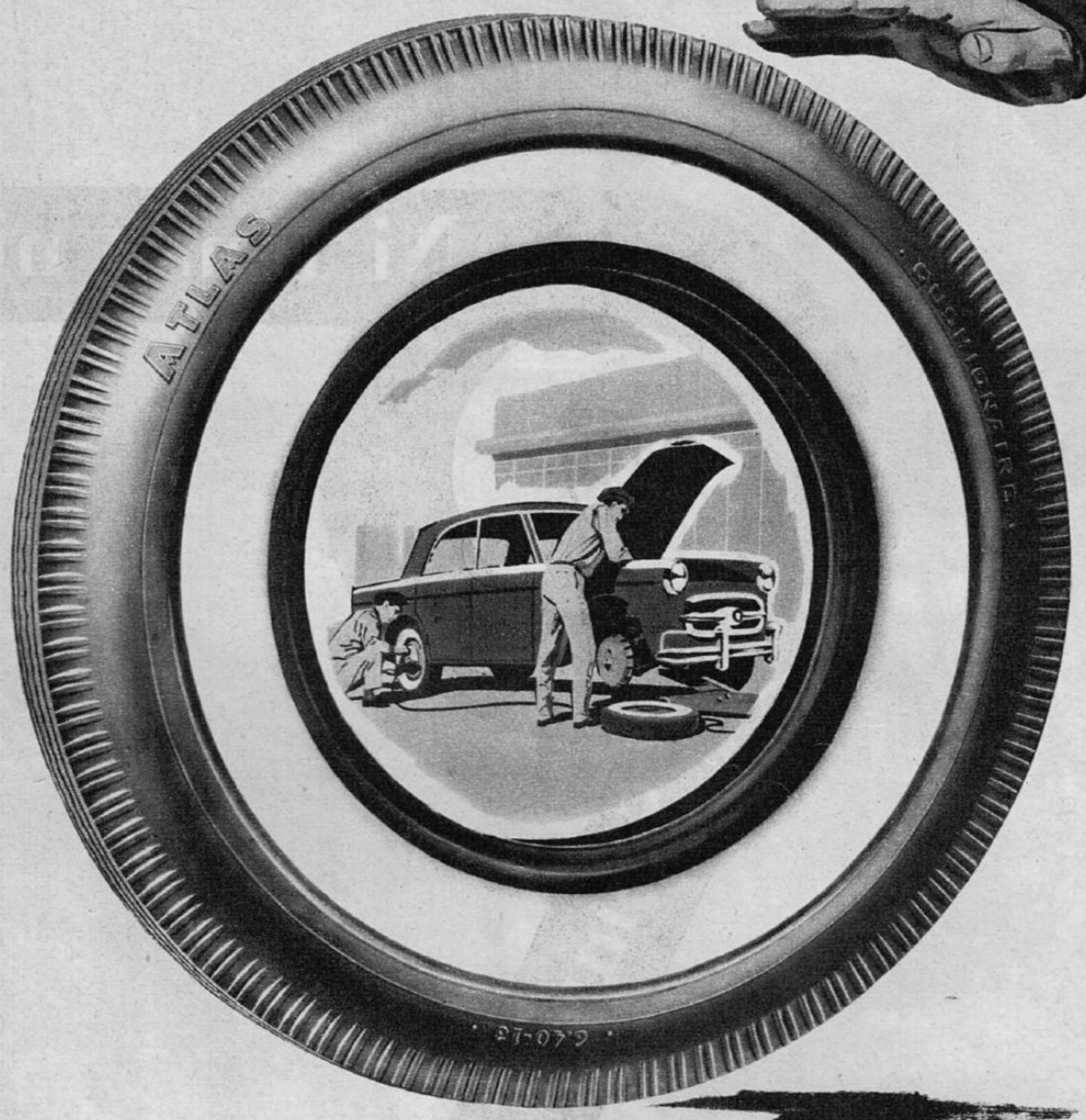
Y muchos otros detalles mecánicos, de belleza y confort, que Ud. puede apreciar visitando al Concesionario IKA más cercano.

*PRODUCTO DE CALIDAD INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

¡SERVICIO EXTRA!...



CON PRODUCTOS DE CALIDAD EXTRA

ATLAS

NEUMATICOS, BATERIAS Y ACCESORIOS

Bajo el óvalo Esso usted encontrará **todo** lo que su automotor necesita: neumáticos de máximo rendimiento, potentes y seguras baterías, y excelentes accesorios de la famosa línea ATLAS – con respaldo de calidad ESSO – que le ofrece ventajas extra.

Pida los productos ATLAS en su ESSO SERVICENTRO, donde siempre le brindan **servicio extra** con atención idónea y cordial, para que usted...

¡Viaje contento... viaje con Esso!

VEA "**EL REPORTER ESSO**" POR CANAL 11, TODOS LOS DIAS, A LAS 23 HS. (DOMINGOS, A LAS 22 HS.).

https://argentoteca.blogspot.com

EDITORIAL ABRIL

PARABRISAS

REVISTA MENSUAL DE AUTOMOVILISMO

SUMARIO

ROAD TEST No. 2 DE AUTOS EXTRANJEROS	El Volkswagen 1200	36/42
PRESENTACIONES DE PARABRISAS	Aquí está el Rastrojero	60/66
GRANDES PRUEBAS DE PARABRISAS	Exitoso año de 30 días con Rural Peugeot 404	29/32
TURISMO	El Paraíso recobrado. Lagos argentinos y chilenos	76/82
ECONOMIA DEL AUTOMOVIL	¿La muerte de una industria?	54/56
REPORTAJES DE PARABRISAS	Los colores hablan	57/59
	¿Qué es un museo de automóviles?	49/51
	Chile: mucho y bueno	68/70
UD. Y EL MOTOR ¿SE CONOCEN?	Carburador	44/48
PERFIL DE LA CIUDAD	Acceso Oeste — Tercero en discordia	22/24
MERCADO DEL AUTOMOVIL	Precios actualizados de los autos usados	114/118
CAMIONES	Precios actualizados de los camiones usados	119
DEPORTES	Mecánica Nacional F. A. - Un ganador para dos carreras	89/90
	Ensenada y Autódromo Municipal: veteranos y novicios	90
	T. C. Cuatro carreras, cuatro ganadores	91
	¡Marche un campeonato!	91
	Graham Hill: turista más veloz - Rally de largo aliento organizado por A.A.A.S.	92
	VII Gran Permio Internacional de Turismo 1964	93/97
MOTOS Y MOTONETAS	Aquí está la Zanella 125 SS	99/103
	Manual de reparaciones	104
	Dos talentos: un genio	105
NOTAS UTILES	El asiento prohibido	26/27
	Noticiero argentino	106/111
	Noticiero turístico	74/75
	Sumario de PARABRISAS: Nros. 25 al 36	110/112
	Novedades a través del parabrisas	16/17
	PARABRISAS le dice: ¡diviértase!	33
CORREO DE PARABRISAS	Los lectores preguntan	7/21
LA SOBREMESA DEL SECRETARIO TECNICO	Secreteando	120

37 AÑO IV Diciembre 1963 este número aparece el 21 de noviembre

Director: CESAR CIVITA
Secretaría Técnica: RONALD HANSEN
Redactores Técnicos: EMILIO R. DEL VALLE (n), GUILLERMO MARTIRE, CARLOS MARCELO THIERY
Diagramación y Presentación Gráfica: ROBERTO MERGOSA
Director Artístico: STEFAN STROCEN
Director de Publicidad: MARCELO CUIDET
Coordinación: LUIS SOLER CAMINO
Corresponsales en el Extranjero: JUAN ROGLIATTI

Colaboran en este número: Ing. Lázaro Musih, Norberto Alvarez Ojea, Mario Marotta, Alberto S. Pocoroba. FOTOS: Carlos Parera, Williams Fredes, Carlos Alberto Bianco.

Publicación mensual de la Editorial Abril, S. A. Redacción: Paseo Colón 524, 7º piso, Capital Federal. T. E. 30-3882. Buenos Aires, República Argentina. Publicidad: 32-7134. Redacciones: En Brasil: Rua João Adolfo 118, San Pablo. En Francia: rue Halévy 8, Paris IX, Tel. Opera 3577. En Italia: vía San Damiano 2, Milano. En los artículos, firmados o no, no se hace publicidad redaccional. Todos los productos, establecimientos o marcas, se mencionan con el único objeto de informar a los lectores acerca de calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores especializados. Los precios se indican a título informativo y no entrañan responsabilidad o compromiso alguno. La reproducción total o parcial del material publicado está absolutamente prohibida. No se devuelven colaboraciones no solicitadas. Distribuidores: Capital Federal: Vaccaro Hnos., S. R. L., Solís 585. Interior y Exterior: RYELA, S. A. C., Piedras 113, Capital Federal. PARABRISAS está adherida al Instituto Verificador de Circulaciones. Suscripción anual: $ 550 por envío simple y $ 650 por envío certificado. Ediciones atrasadas: $ 55 el ejemplar; agregar $ 10 para envío certificado. Carpeta: $ 100 a suscriptores y $ 160 al público. Para estos pedidos dirigirse a RYELA S. A. I. C. I. F. y A., Piedras 113, Capital Federal, personalmente o por carta con giro postal o cheque sobre Buenos Aires a nombre de RYELA S. A. I. C. I. F. y A.

NUESTRA TAPA: Un Kodachrome de Mercedes Benz por cortesía de la empresa.

https://argentoteca.blogspot.com

Cualquier camino es un billar

para

GENERAL JET-AIR

con banda de rodamiento DOBLE

El revolucionario diseño del JET-AIR, único en el país idéntico al último modelo de EE. UU., le brinda un apoyo doble, aumentando sensacionalmente su estabilidad. Por otra parte el Duragen*, novísimo compuesto de caucho especial, importado de los EE. UU., y su construcción amortiguadora de golpes, le proporcionan, a la par de una extraordinaria resistencia, una absorción total de los desniveles del pavimento. Por eso JET-AIR tiene ese andar suave, soberbiamente deslizante, que lo caracteriza como gran señor de los caminos. (*Exclusivo de General).

DOBLE BANDA = DOBLE KILOMETRAJE

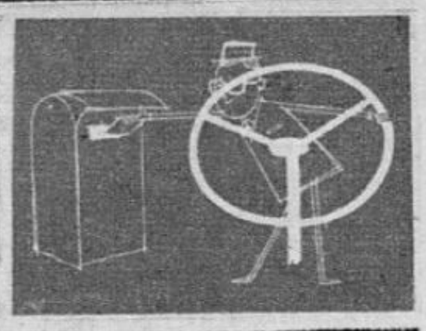
Este diseño de avanzada distribuye el peso de la carga sobre dos puntos de contacto con el piso, asegurando así menor desgaste y mayor seguridad. Además, la cámara de aire que se forma entre las dos bandas proporciona un constante enfriamiento que le brinda al JET-AIR una vida útil incomparablemente más larga!

...con audacia de futuro!

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS

Paseo Colón 524, 7º piso, C.Federal.



Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, Paseo Colón 524, 7º piso, Capital Federal. Contestaremos todas las consultas que se nos dirijan, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta.

MERCURY 1941

Tengo un Mercury '41 V8 4 puertas; desde su puesta a nuevo el motor tiene 27.000 kilómetros. También se renovó en cuanto a chapa, pintura, tapizado y gomas.

1) ¿Cuál es su velocidad máxima?

2) ¿Cuál es su velocidad de crucero con 4 personas y equipaje en un viaje de 800 kilómetros?

3) ¿Podrían proporcionarme datos, como HP, cilindrada, relación de compresión, piñón-corona, etc.?

4) ¿Se publicará el manual de este auto?

DANIEL EDUARDO MASCITELLI, Villa Adelina, PBA.

1) La velocidad máxima debe ser del orden de los 130 kilómetros por hora.

2) Si el motor está bien, como Ud. dice, 100 kilómetros por hora.

3) Tiene 90 HP., 3.916 c.c., piñón/corona 3,78 a 1. Los otros datos no los tenemos.

4) Sí, señor, puesto que lo tenemos en archivo (pero no menciona los datos que nosotros no hemos podido proporcionar).

WILLYS POR IKA

A un jeep 47, con motor 55 HP., se le colocó un motor IKA 4L-151 con caja de velocidades de Jeep IKA tracción simple. ¿Puede acarrear algún inconveniente? Toda la estructura del vehículo parece ser generosamente dimensionada...

S/FIRMA, Cinco Saltos, Neuq.

No creemos que la modificación citada presente inconveniente alguno. Sin embargo, conviene usar el acelerador con cierta cautela; el Jeep '47 no es un vehículo estable. Además, sus órganos de trasmisión fueron concebidos para 55 H.P. y no para los 75 del IKA. Y, por último, estos mismos órganos tienen ya más de quince años de funcionamiento que, seguramente, no fue nada suave.

Y en otro orden de cosas, ¿se hicieron los trámites legales correspondientes?

CEBADOR AUTOMATICO

Supongamos un coche con cebador automático, como puede ser el Dauphine. Cuando el motor se pone en marcha en frío, ¿conviene esperar a que regule normalmente antes de partir, o puede echarse a andar no bien el motor comience a funcionar?

DAVID NEMIROVSKY, Lomas del Palomar, PBA.

Ésta es una de las preguntas que más frecuentemente nos hacen y una de las que más cuesta contestar, debido a la falta de unidad de criterio entre los mismos fabricantes, algunos de los cuales aconsejan no partir hasta que el motor no se haya entibiado, mientras que otros recomiendan salir en cuanto el motor se haya puesto en marcha. Hemos examinado el manual del Dauphine, no encontrando referencia alguna sobre este tema.

¿Qué es lo que hacemos nosotros en arranques de tiempo frío? Un término medio; dejar calentar el motor, acelerándolo muy, muy suavemente, durante unos treinta segundos más o menos. Después salir, andando muy despacio y usando mucho la caja de velocidades, durante los primeros tres o cuatro kilómetros por lo menos.

DI TELLICAS

1) Tengo un Di Tella 1500 y le acoplé un escape directo. ¿Perjudicará al motor?

2) Mucha gente cambia el filtro de aire original de fábrica. ¿Cuál es el motivo? ¿Conviene?

3) ¿Cuál es la velocidad crucero que puede llevarse constantemente sin afectar el motor?

CON POCO CONTADO! LLEVESELO

HOY MISMO

EL RESTO LO PAGA COMODAMENTE EN

30 MESES

PEÑA S. A.

CONCESIONARIO RENAULT

AV. SAN MARTIN 5702

LOS DOMINGOS ESTA ABIERTO

https://argentoteca.blogspot.com

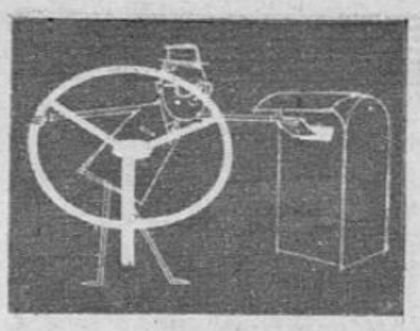
NERVA

Esta bola de acero pesa 1 Kg. Arrójela desde una altura de 5 metros, contra un paño de cristal templado **blindex** de 10 mm. de espesor. ¡Intacto! El cristal templado **blindex** demuestra así su fabulosa resistencia. **blindex** es el material necesario para **su** frente, paredes divisorias, puertas y ventanales. Estas cualidades de resistencia y seguridad permiten montar grandes estructuras autosoportadas, y reemplazar complejas carpinterías por pequeñas piezas metálicas en las uniones.

Distribuyen **blindex**:

BERNARDI Y CIA. S. R. L.	Talcahuano 1048
CASA BASSI S. R. L.	Cerviño 4641/3
CRISTALPLANO S. A. I. C. I.	Galicia 1234
JOSE DELBOSCO S. A. I. C.	Santa Fe 2939/41
ER-PO S. R. L.	Llavallol 3339
GROSMARK E HIJOS S. A. C. I.	Cangallo 1430
NODAR SCHIAVIO Y CIA. S. R. L.	Luis Sáenz Peña 665/7
PANZA HNOS. S. R. L.	Catamarca 563
PETRACCA E HIJOS S. A. C. I. F.	Rivadavia 9649
SACCOMANO FREZZIA S. A.	Treinta y Tres 2239
SACCOMANO HNOS.	Acoyte 729
SEGAT Y CIA.	Paraná 660
VIDRIOS Y ESPEJOS S. A.	Gral. G. Artigas 1560

blindex®



CORREO PARABRISAS

4) ¿Es posible que Siam Di Tella presente un coche de más potencia?

5) ¿Por qué no interviene el Di Tella en los Grandes Premios de Turismo Mejorado?

6) ¿Harán el Road Test de la pick-up Rastrojero Diesel? Es de mucho interés.

MARIO A. DUBINI, Capital Federal.

1) El escape directo es antirreglamentario. Esta consideración priva sobre cualquier otra.

2) No conocíamos esa circunstancia. Por el manual vemos que el Di Tella tiene un filtro del tipo seco. Su eficiencia es muy elevada, siempre que el elemento se cambie con la frecuencia que indica el manual. Por otra parte, la experiencia ha demostrado que el motor Di Tella es uno de los más duraderos del momento. Así que el filtro original no puede ser tan malo.

3) Según nuestra experiencia con el Di Tella de Road Test, alrededor de 95.

4) Sí, creemos que sí, pero no tenemos aún seguridad.

5) Para que un automóvil pueda intervenir en competencias internacionales de Turismo Mejorado es menester que previamente haya sido "homologada" su fabricación por la Federación Internacional del Automóvil en París, es decir, que esa entidad —rectora del deporte internacional— lo acepte oficialmente como automóvil de producción en serie. Si bien en el caso del Di Tella no hay ningún problema en cuanto a su producción en serie, para que un vehículo sea homologado por la FIA es necesario que la fábrica recurra solicitando ese reconocimiento. Parece que, hasta hace poco, Di Tella Automotores no había efectuado ese pedido, que es una mera formalidad.

Esta contestación se redactó antes de la disputa del VII G. P. Internacional de Turismo. Es probable que aparezca cuando la carrera se haya disputado. Entonces se sabrá si en esa carrera corrieron Di Tellas o no.

En algunas competencias menores de TM han participado unidades Di Tella, las que, a los efectos correspondientes, eran consideradas como Riley 4/72. El Riley 4/72 es el equivalente inglés del Di Tella, aunque tiene un motor algo más potente (dos carburadores), 8.3 de compresión, 72 H.P.).

6) Nosotros hacemos los Road Test a medida que las fábricas nos facilitan los vehículos En el caso de DINFIA nuestras repetidas solicitudes han empezado a rendir frutos.

1100 Y 1400

Gracias por publicar en su revista mi pedido referente a repuestos de carburador para Fiat 1400B... Esperamos un tiempo largo para que la carta se publicara, pero cuando apareció, la solución fue inmediata; se presentó un señor de Fiat Argentina y arregló el problema. Resulta que el carburador del 1100 es adaptable al 1400B.

¡Qué aumento terrible sufre todo lo que constituye material de lectura! Cada vez se me hace más cuesta arriba adquirir las revistas y libros de mi predilección. ¿Recuerdan cuando PARABRISAS *costaba 15 pesos?...*

Otra cosa: un señor llamado Alberto Malfatti, de calle 104, Mar del Plata, escribió a PARABRISAS *solicitando que le escribieran quienes estaban interesados en un "Club Argentino de Coleccionistas de Catálogos y Folletos de Automotores". Me escribió para pedir mis datos y fotos, que le mandé, pero no tuve más noticias. ¿Podrían publicar este último párrafo?*

N. B. — Estupenda la Sección Deportes. Extraordinarias las 1000 Horas. ¡Que digan ahora que la industria argentina es mediocre!

CARLOS VERA, Caseros, SF.

Nos felicitamos que CORREO PARABRISAS haya sido útil en la solución del problema de los carburadores, y felicitamos también al no identificado representante de Fiat Argentina que con una iniciativa poco frecuente en empresas argentinas, se presentó espontáneamente con la solución del problema.

Sí, nos acordamos cuando PARABRISAS costaba quince pesos. ¿Recuerda Ud. cuánto costaba un dólar? En esa moneda se paga el papel. Además, PARABRISAS tiene 15 páginas más.

Al señor Malfatti: requieren noticias.

Gracias por lo de Deportes, pero no lo diga tan fuerte, que el redactor interviniente va a pedir aumento. En nombre de nuestra industria, gracias también por los elogios a la producción argentina. Hoy por hoy, los que la denigran son solamente "Los Conocidos de Siempre"...

https://argentoteca.blogspot.com

PEUGEOT 404

1) ¿Puede hacerse un viaje de 500 kilómetros con cuatro personas a 120 de crucero?

2) Al hacerlo arrancar, estando el motor caliente, larga humo por el caño de escape.

3) El motor tiene 37.000 kilómetros. No creo que gaste aceite. Sin embargo esto ocurre en todos los Peugeot 404 que he visto.

4) Un mecánico me dijo que podría ser que se filtrara aceite por la tapa de cilindros. ¿Puede ser?

5) Me faltan los números 28 y 30...

S/firma, s/dirección.

1) 500 ó 5.000 ó 50.000, sin ningún problema.

2) No se haga problemas. Son residuos de agua y productos de combustión, que se queman o se volatilizan al ponerse el motor en marcha.

3) No entendemos muy bien esta pregunta. ¿Acaso Ud. no sabe si su motor gasta aceite o no? ¿Se nota o no disminución de nivel en la varilla indicadora?

4) Si tiene alguna duda haga revisar su motor y que el concesionario le tome una lectura de compresómetro. No creemos que haya problema a los 37.000 kilómetros, salvo que el manejo haya sido inadecuado (mucho acelerador o muy poco acelerador, son igualmente dañinos).

5) Consulte en RYELA, Piedras 113.

ISABELLA FRIOLENTA

1) ¿Por qué no entra la 1ra. del Borgward Isabella cuando el coche esta en marcha?

2) ¿Qué suerte les espera a los dueños de las unidades Borgward por el cierre de la fábrica?

3) ¿Es natural que el motor trabaje a una temperatura inferior a los 60º en un clima como el de Córdoba?

4) ¿Por qué es que tiene las marchas tan cortas? En 1ra. llega a no más de 12-15 km., en 2a. a 30 y en 3a. a 60...

5) ¿No creen que la carrocería es pesada en relación al motor?

6) Tengo una fuerte discusión con mi padre. Yo digo que es inconveniente andar a 35-40 en directa en una suave pero larga pendiente. El dice que no hay problema. ¿Quién tiene razón?

7) ¿Que diferencia hay entre TS e Isabella?

8) ¿Qué significan H. P., DIN, SAE y CV? ¿Qué diferencia hay?

JUAN CARLOS SMOGLIE, Villa Allende, Cba.

1) La "primera" no está sincronizada en el Isabella. Es decir, carece del dispositivo que iguala la velocidad del auto con la del engranaje de 1ª, que está detenido cuando el coche está en otra relación. Otros coches — Peugeot, N S U, De Carlo, Fiat 1500, Isard— tienen "primera sincronizada" y esta marca puede colocarse aún con el coche rodando. (Algunos técnicos objetarán que la explicación es muy somera; pero no hay espacio para extenderla. El tema será próximamente ampliado en "Usted y el Automóvil, ¿se conocen?", II serie.

2) Creemos que no habrá problemas muy grandes. La fábrica se ha instalado en Méjico y suponemos que alguien se encargará de suministrar repuestos a la Argentina.

3) No, no es natural. Debe hacer revisar el indicador de temperatura o el termostato. Es muy perjudicial para el motor, trabajar tan frío.

4) Según el manual, las velocidades máximas aconsejables en las marchas son 30, 50, 90 y 130.

5) No, señor, puesto que el Isabella acelera bien y tiene una adecuada velocidad máxima.

6) Usted tiene razón y su padre está destruyendo el auto a grandes zancadas. Claro, no conocemos la cuesta a que Ud. se refiere, ni su intensidad, pero de todos modos 35-40 es la velocidad mínima a nivel; en cuesta esta velocidad debe aumentarse o, si se quiere ir despacio, enganchar tercera.

7) El TS tiene más compresión —8,2 contra 7 a 1— y 75 caballos contra 60 del Isabella standard. El TS tiene un carburador distinto, con dos bocas. La velocidad máxima de catálogo es de 150 para el TS y 130 para el normal.

8) "H.P." es una medida inglesa, "C.V." es europea (métrica). Son prácticamente equivalentes (76 CV = 75 HP). La potencia "DIN" es la potencia medida en banco de pruebas con el motor tal como se instala en el auto, es decir con silenciador, dinamo, ventilador, etc.; la "SAE" es sin accesorios. Evidentemente, para el mismo motor la potencia SAE será más elevada que la DIN. Nosotros siempre indicamos si la potencia es SAE o DIN, cuando disponemos del dato.

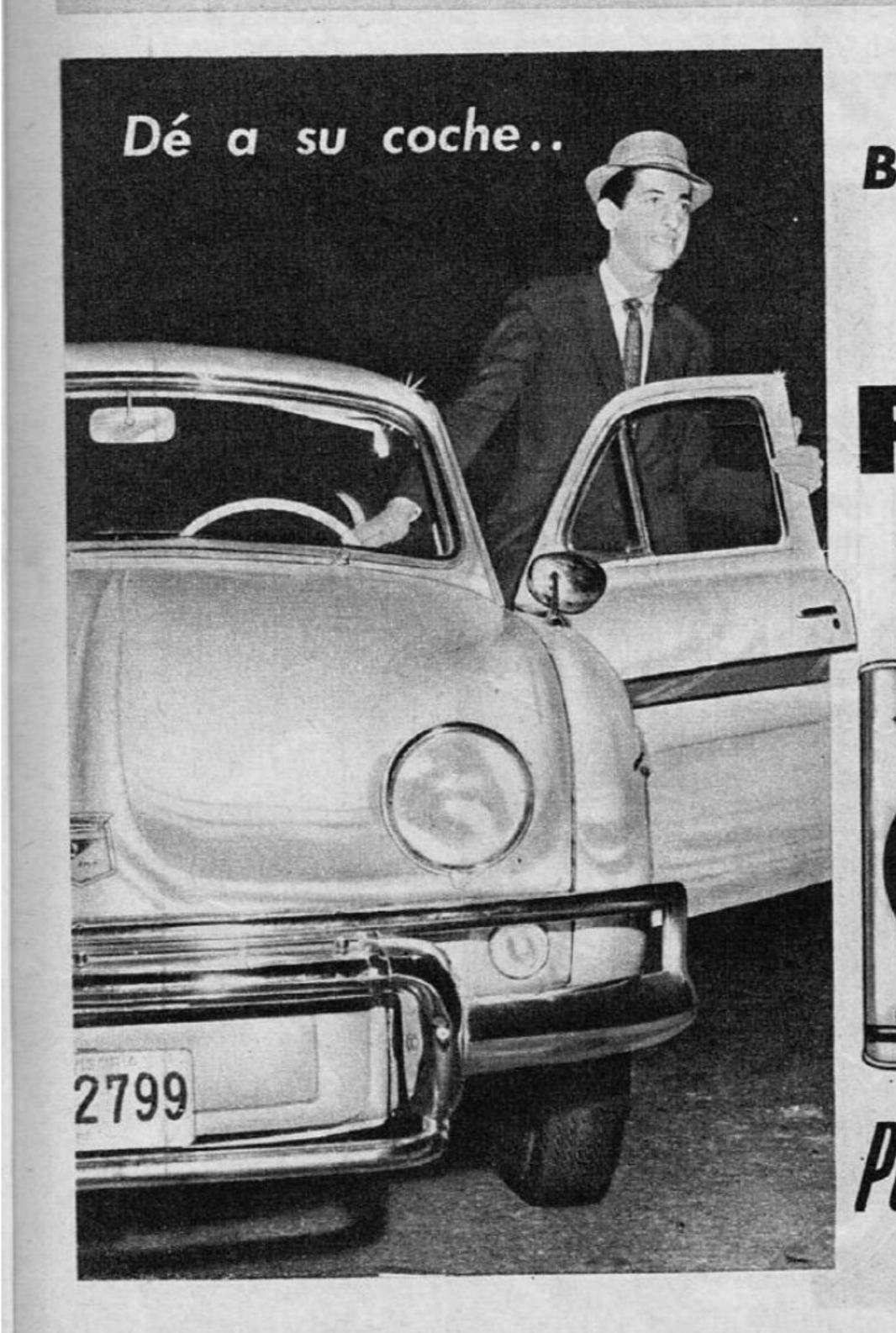
RENAULT 1951

1) ¿Cuál es su velocidad máxima?

2) ¿Es aconsejable poner algún aditivo en el radiador?

3) ¿Podrían indicarme dónde conseguir un manual de este coche?

4) ¿Por qué siempre van un mes adelante en la fecha?



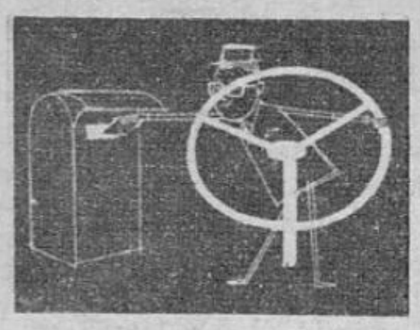
BRILLO QUE DURA
Y PROTECCION SEGURA
con
PLASTICOTE
Importado de U.S.A.

Auténtica innovación... para una nueva y eficaz manera de proteger, embelleciendo, la valiosa "presencia" de su coche.
Sí, porque PLASTICOTE no es un nuevo lustre, sino un **plastificador** que protege la superficie que cubre y le da hermoso brillo "a nuevo"... ¡todo por largo tiempo!
De fácil aplicación y gran rendimiento: cada lata alcanza para 6 **plastificados.**
Cada plastificado dura más de 3 meses y usted mismo lo puede aplicar en media hora

Representante e importador exclusivo
INDUSTRIAS DAL VERA
Hipólito Yrigoyen 2587 - T.E. 47-2436 - 47-6565 - Buenos Aires

Plasticote *dispone de zonas para distribuidores. Consúltenos*

https://argentoteca.blogspot.com



CORREO PARABRISAS

HÉCTOR CONVERTINI, Burzaco.

1) Del orden de 90-100 kilómetros por hora.

2) Si bien no podemos darle una contestación definitiva, opinamos que no está de más un aditivo desincrustante y/o desoxidante.

3) Sí, comprando el ejemplar atrasado de PARABRISAS Nº 35.

4) Queremos ir adelante en todo.

TRECE PREGUNTAS

1) ¿Qué nafta se emplea en carreras?

2) Me agrada el Carabela, pero me hace dudar la idea de adquirir un coche que ya no se produce ¿Qué futuro puede tener?

3) En un tiempo se consideraba un lujo una licuadora o una heladera. Ahora ya no es así, y estos aparatos domésticos se encuentran en manos de todas las capas sociales. ¿Ocurrirá lo mismo con los automóviles?

4) ¿Se fabricarán los cero kilómetros con transmisión automática? Por el precio que cuestan, podrían tener el volante cincelado en oro...

5) ¿No creen que el Rambler y otros 0 km deberían tener los paragolpes más alejados de la carrocería?

6) Si no se puede andar a más de 80 kilómetros por hora, ¿qué ventaja tiene que los coches se hagan cada día más veloces?

7) Los coches sin chasis ¿son un adelanto o sirven solamente para reducir costos?

8) En CORREO PARABRISAS *29 se publicó una carta titulada "La Banana Indómita". Quisiera saber qué significado tiene la (resto ilegible).*

9) ¿Por qué tienen tanto arraigo las marcas Ford y Chevrolet en la demanda de muchos compradores si conocemos otras marcas que igualan o superan a las nombradas?

10) ¿Qué (ilegible) se le da al Citroën en Francia? ¿No les parece que les queda bien el nombre del tango Estercita?

11) ¿Puede engancharse la marcha atrás en un coche a 80 kilómetros por hora? Entiendo que lo han hecho algunos corredores de renombre.

12) ¿Por qué los coches modernos no vienen con cristales de colores para proteger al conductor y su ocupante del resplandor?

13) ¿Se perjudica el motor de un coche dejándolo en la calle?

FIRMA ILEGIBLE.

1) Depende del tipo de carrera, pero en la actualidad se está generalizando el uso de nafta de cien octanos.

2) ¿Qué problema tiene usted? Los repuestos son los mismos de todos los coches 6 cilindros de la línea IKA. Además esta fábrica es lo suficientemente inteligente como para percatarse perfectamente del daño que sufriría su prestigio si dejaran a alguno de sus productos huérfano de repuestos. En todas partes del mundo las fábricas cambian frecuentemente de modelo, pero solamente en la Argentina la gente se hace un problema por ello...

3) Ya está ocurriendo; cada vez hay más autos en la calle, a pesar de su costo y del difícil momento nacional.

4) En nuestro país existe un prejuicio contra las transmisiones automáticas porque la gente dice que la reparación es muy costosa. Es cierto que una reparación a fondo es muy cara, pero no todas las reparaciones son a fondo; y además, es muy poco frecuente que se descomponga una transmisión automática. A nuestro juicio, el prejuicio no tiene mucha razón de ser. Con el criterio del costo de las reparaciones, la gente tendría que comprarse una motocupé de un solo cilindro y transmisión a cadena...

5) En muchos casos, eso es cierto, debido a nuestro hábito de estacionar a lo Genghis Khan. Las fábricas deberían contemplar este aspecto.

6) En la mayoría de las rutas argentinas, la velocidad es libre, aunque andando a más de 80 el conductor asume plena responsabilidad por lo que pudiera pasar al vehículo. Ahora bien, qué es lo que quiere decir, nosotros tampoco sabemos.

7) Generalmente son un adelanto porque se gana mucho espacio vertical, son más livianos, y además son más fuertes en uso normal. Es muy posible que en uso muy duro sea preferible el chasis convencional. Los fabricantes no coinciden en sus opiniones.

8) Mándenos la clave y descifraremos su pregunta.

9) Ford y Chevrolet tienen arraigo porque lo merecen. Pero no son las únicas marcas buenas del mundo.

10) Ni el tango se llama Estercita ni el Citroën está mal

La calidad de sus tabacos y la calidad de su elaboración, sumadas a su especial tamaño, hacen de **Jockey Club King Size** —Súper largos— los rubios con filtro de **calidad internacional.**

Jockey Club "KING SIZE" *

* SUPER LARGOS

https://argentoteca.blogspot.com

hecho. Es feo, pero para uso duro, es una maravilla.

11) Sabemos que lo ha hecho Oscar Alfredo Gálvez. No lo intente Ud.

12) Algunos tienen los cristales que Ud. sugiere.

13) En líneas generales, no.

BUJIAS Y CARBURADORES

1) ¿Por qué en el Di Tella 1.000 horas usaron bujías UM 2 Y, en lugar de las N. 5 que vienen con el coche?

2) ¿Cuál es la velocidad máxima del Di Tella dos carburadores?

UN DITELLISTA, s/dirección.

1) El service corrió por cuenta de Di Tella. Colocaron en el coche las bujías que estimaron más convenientes para el tipo de uso que se le daba al auto; son bujías calientes.

2) No sabemos.

VALIANTITO

¿Dónde puede conseguirse una miniatura del Valiant como la que sale en Quince Veces No, PARABRISAS *33?*

OSCAR TASSARA, Capital Fed.

Todas las jugueterías, boutiques y casas de hobbies de Buenos Aires están abarrotadas de modelos de autos. En cualquier galería encontrará medio centenar de modelos distintos.

FORD 47

1) Gasta un litro de aceite cada 500 kilómetros. ¿Es mucho?

2) ¿Qué densidad de aceite convendría ponerle?

3) ¿Qué presión llevan las cubiertas 6.70x16?

4) ¿Qué potencia tiene?

5) ¿Puede dar 145 km/hora?

FORD 2 PUERTAS, s/dirección.

1) Es bastante. Pero antes de entrar a reparar, tiene que ver si el costo del arreglo no es superior a lo que usted gasta de aceite de más. Depende del kilometraje que haga por año. Si son pocos kilómetros, tal vez pueda estirarse un poco más antes de la reparación. Las reparaciones generales se cobran por cilindro, y el Ford tiene ocho...

2) Ahora, en tiempo caluroso, SAE 40 ó 50. Cuando llegue el invierno, si no reparó antes, SAE 40.

3) 24 libras.

4) Suponemos que es un V8; en ese caso, 100 HP.

5) Difícilmente si gasta tanto aceite (síntoma que indica motor gastado). En estado nuevo tiene que andar por los 135 a 140.

Para un viaje largo no recomendamos que usted pase de 80-90, con el motor en su estado actual.

ONCEAVAS

1) ¿Qué características técnicas tiene el Citroën 11 c.v., 1947, y qué consumo?

2) ¿Es verdad que es sumamente difícil obtener repuestos y que en caso de conseguirlos son sumamente caros?

3) ¿En qué casas de Buenos Aires se ocupan de este coche y/o venden repuestos?

4) ¿Cuál es la causa de que se coticen a tan bajo precio?

5) ¿Tienen algún defecto clásico?

6) ¿Es cierto que el 2 c.v. tiene problemas y/o roturas en la suspensión delantera?

ALFREDO TAYLOR, Morón, PBA.

1) 4 cilindros, 1.911 c.c., 55 H.P., tres marchas, suspensión delantera independiente y, por supuesto, tracción delantera. El consumo debe andar por los 10 km/litro.

2) No sabemos exactamente, pero no creemos que haya una dificultad muy grande, puesto que hay muchos de estos coches en la calle.

3) Fíjese en los avisos agrupados de PARABRISAS y otras revistas, en las cuales frecuentemente aparecen anuncios de talleres que trabajan en coches Citroën 11 c.v.

4) El precio de estos coches —150 a 170 mil pesos— no es precisamente bajo para un coche chico del año 1947.

5) El único que nosotros le conocemos es que con alguna frecuencia hay que cambiar las crucetas de la tracción delantera. Sería interesante si algún lector citroënista nos contara algún otro problema que tuvo, qué experiencias ha tenido con repuestos, service, etc....

6) En general, no, aunque hace un tiempo recibimos una carta de un taxista de Rosario que decía que las malas calles de esa ciudad desarticulaban la suspensión del 2 c.v. Nosotros nos preguntamos, ¿no será que porque es tan blanda la gente abusa de ella? (Parece un subtítulo de fotonovela, no?)

CORDIALIDAD RAFAELINA

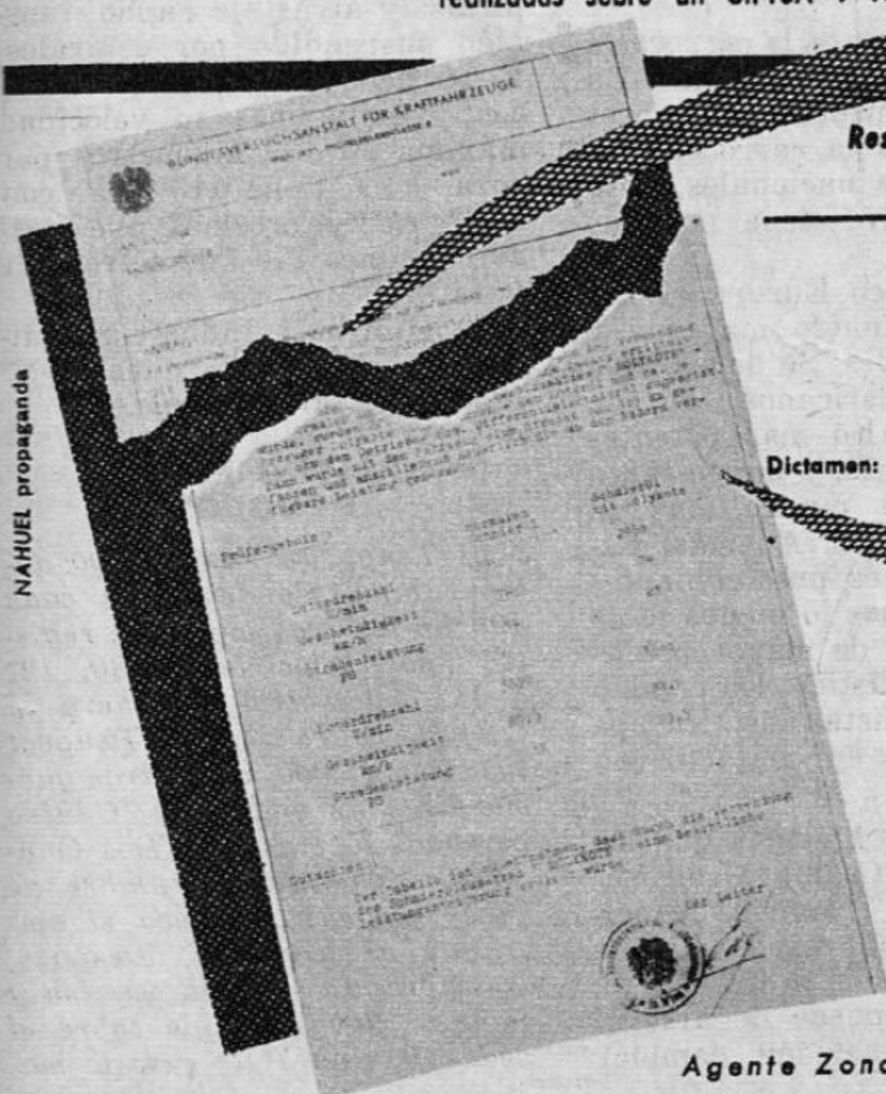
En PARABRISAS *33 publicaron mi pedido de tres números atrasados de vuestra revista. A la semana siguiente recibí uno de ellos, enviado gratuitamente por el señor Ricardo José Bruno, Güemes 332, Rafaela, S. F. Quisiera que publicaran mi reconocimiento a ese señor...*

ENRIQUE M. IGLESIAS, Cap. Federal.

Al agradecimiento del señor Iglesias, se suman nuestras congratulaciones

El uso de MOLYKOTE agrega H.P. al motor de su coche!...

La acción de de MOLYKOTE no solo protege al motor cuando en condiciones críticas se rompe la película del lubricante normal, sino que su uso constante agrega H. P. a su marcha, tal como se comprobó en el INSTITUTO EXPERIMENTAL FEDERAL PARA AUTOMOTORES DE VIENA en pruebas realizados sobre un SIMCA 9 Aronde Motor Nº 111443, y cuyo testimonio ofrecemos:



Resultado de la prueba:	aceite lubricante normal	aceite lubricante con MOLYKOTE
r.p.m.	2950	2950
Velocidad km/h	74	74
Rendimiento sobre calle H.P.	14	21
r.p.m.	3550	3550
Velocidad Km/h	89,5	88
Rendimiento sobre calle H.P.	17	23,5

Dictamen: De la tabla se desprende que mediante el empleo del agregado para aceite lubricante MOLYKOTE "A" se ha logrado un notable aumento del rendimiento.

sello del INSTITUTO EXPERIMENTAL FEDERAL PARA AUTOMOTORES DE VIENA (AUSTRIA)

• Envasado en origen: U.S.A. ALEMANIA
• Se consigue en todo el mundo en igual calidad.

MOLYKOTE a base de Disulfuro de Molibdeno ($M_o S_2$). No tapa los filtros —no se sedimenta— más pique en las emergencias —reduce la temperatura—seguridad contra fallas de lubricación

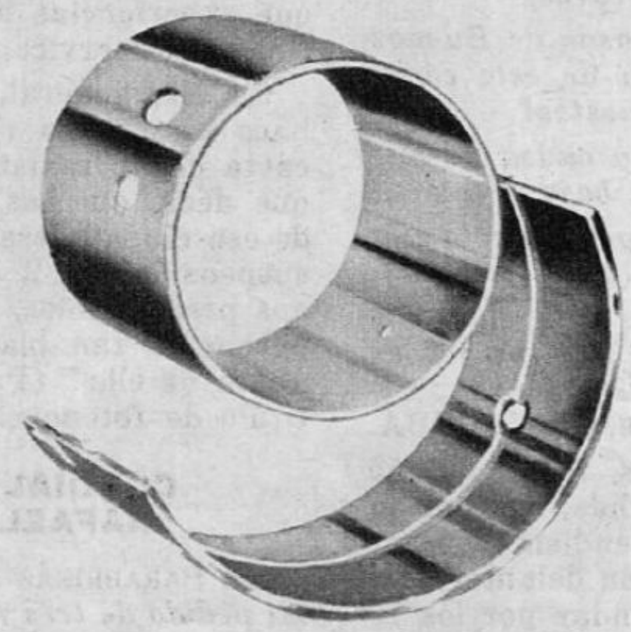
MOLYKOTE

MARAÑON & CIA. S.R.L. - RINCON 479 - T. E. 48-2041
DISTRIBUIDORES en
Capital Federal y Gran Buenos Aires
Agente Zona Sud: VELOCAR, Av. Galicia 388 - T. E.208-1552 - Avellaneda

NAHUEL propaganda

https://argentoteca.blogspot.com

COJINETES Y BUJES JOHNSON

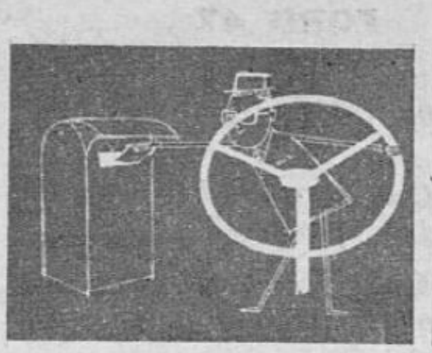


USADOS EN EE. UU. COMO "EQUIPO ORIGINAL" POR MAS DE 45 AÑOS

UNICOS DISTRIBUIDORES

BUXTON LTDA.

Posadas 1245 - T. E. 42-0091 - Buenos Aires



CORREO PARABRISAS

DIFERENCIAS FUNDAMENTALES

1) ¿Qué diferencias fundamentales existen entre el Isard 700 y el De Carlo 700?

2) ¿Es conveniente usar aceite detergente en los motores de explosión?

3) La carrocería de la pick-up Argenta, ¿es superior a sus similares de fabricación nacional? ¿Qué potencia tiene el motor?

4) ¿Por qué los automóviles que se fabrican en el país con licencia europea tienen cuatro marchas, y los de licencia americana solamente tres?

5) Los neumáticos sin cámara son poco usados. ¿Dan mal resultado?

LECTOR DE PARABRISAS, Alta Gracia, Córdoba.

1) La diferencia realmente fundamental es que el Isard tiene el motor adelante y el De Carlo lo tiene atrás; en ambos casos, las ruedas traseras son las que traccionan. Los motores son similares, pero no idénticos. Hay diferencias de detalle, aunque ambos son de inspiración B.M.W

2) Es conveniente en un motor nuevo, pero no debe usarse aceite detergente en un motor ya caminado al que previamente se le puso siempre aceite común Si se efectúa una reparación general, puede entonces empezar a usarse aceite con detergente.

3) Actualmente, la carrocería de la Argenta es nacional. En cuanto a los modelos anteriores no sabemos si la carrocería es mejor que las nacionales, pero no creemos. No tiene por qué serlo.

4) Porque en Europa es habitual usar cuatro marchas y en EE.UU., tres. Se debe a que los autos americanos son, en general, mucho más potentes que los europeos, y por lo tanto pueden andar mucho más en directa que éstos. Además, Estados Unidos es predominantemente llano, por lo menos lo es en los estados de mayor población automovilística. En cambio los automovilistas de Europa siempre están en contacto con las montañas.

5) Nosotros creemos que los neumáticos sin cámara son mejores que los comunes, principalmente porque es difícil que se pinchen y aún si eso ocurre, generalmente puede llegarse al gomero sin tener que cambiar rueda. Pero en general existe un prejuicio contra ellos.

STUDELAGE

El señor Luis Gigena (PARABRISAS, 32) tiene problemas de caja Delage... Puede colocarle una caja Studebaker 60/61. La directa es un poco más gruesa, pero se soluciona retocando un poco la estría del disco de embrague. Los cambios se solucionan con la palanca y tapa en el piso, para no trabajar adaptando las varillas para palanca al volante... Puedo decirle todo esto, porque esa modificación la hicieron aquí con un Delage de tres carburadores...

LUIS M. SICA, Cnel. Suárez esq. Alte. Brown, Rauch, PBA.

Agradecemos mucho al señor Sica su amabilidad, y esperamos que la información sea útil al señor Gigena.

BERGANTINES

1) ¿Se consiguen repuestos para Bergantín, de 4 y 6 cilindros? ¿Es cierto que los motores se siguen fabricando para Jeeps y Estancieras?

2) ¿Pueden darme algunas características generales?

3) ¿Se consiguen manuales?

MIGUEL A. CERELLA, San Nicolás, PBA.

1) Por supuesto. Efectivamente.

2) Ambos tienen suspensión delantera independiente por espirales y atrás eje rígido, también suspendido por espirales. El 4 tiene 75 H.P. con 2.500 c.c. y estimamos su velocidad máxima en 135 kilómetros por hora. El 6 tiene 115 H.P. con 3.700 c.c. y creemos que desarrolla unos 170 kilómetros por hora.

3) Escriba a Industrias Káiser Argentina, Sarmiento Nº 1230, Capital Federal

CUATRO EN UN PEUGEOT

1) Tengo un Ford F-100 doble cabina. Fondeado en cada una de las tres marchas, registró (por velocímetro) 80, 127 y 154 kilómetros por hora...

2) Mi padre tiene un Peugeot 403. Con 17.000 kilómetros quemó disco de embrague. Cuatro personas lo manejan. Dos (mujeres) tienen la costumbre de hacer patinar un poco el embrague al arrancar. Después, desembragan en cada esquina y siempre llevan el pie sobre el pedal de embrague cuando ma-

https://argentoteca.blogspot.com

nejan. La otra persona maneja, podríamos decir, correctamente; es un poco "tercerista" (el coche tiene cuatro marchas) en la ciudad, como las mujeres, y debo agregar que ellas son bastante demoronas para hacer los cambios que el coche necesita.

La cuarta persona que maneja, soy yo. Generalmente lo saco picando, y uso bastante los cambios. A veces, para variar, lo saco patinando, ya sea en pavimento, ripio o tierra, y a veces, también para variar, hago algunos rebajes exagerados. Mirando en general, creo que yo exijo un poco demasiado al coche... en carretera la velocidad ideal es para mí 100-110 kilómetros por hora... Considero al Peugeot un coche muy bueno...

J.E.M., Curuzú Cuatiá, Ctes.

1) No tenemos experiencia con la F-100, pero estimamos que las velocidades máximas deben andar más o menos por los valores que usted proporciona Repetimos: es una estimación "en el aire".

2) Si ese auto sigue andando con el trato que Ud. describe, habría que sacar la Pirámide de Mayo y reemplazarla por un monumento a Peugeot Frères. A sus parientas dígales que no resbalen el embrague al arrancar (más que lo estrictamente necesario, por supuesto) y que de ninguna manera apoyen el pie en el pedal al manejar. Tampoco deben desembragar en cada esquina y deben hacer los cambios cuando corresponde, no antes. Aprobamos, sin embargo, el uso de tercera; la cuarta es solamente para la ruta o avenidas donde se puede andar a 60 o más.

El uso que hace Ud., evidentemente tiene que acabar el auto dentro de poco tiempo. Pero aprobamos su velocidad-crucero en ruta.

OPELIANAS

Tengo un Opel '58. Con cien mil kilómetros, está a un paso de la reparación, pero tengo entendido que las rectificaciones en este motor son inefectivas. Por lo tanto tengo pensado cambiarlo por un 0 km. ¿Podré conseguir uno? En mi coche, ¿podré poner un motor 1700 en reemplazo del actual 1500? ¿Qué precios tienen uno y otro modelo? ¿Tendré que cambiar rodado? ¿Qué opinan de los productos Motaloy o similares? ¿Es el Opel un coche lerdo, o impreparable? Nunca se lo ve competir y la fábrica no se ha hecho presente en ningún Gran Premio...

M.E.G.H., Juárez, PBA

No tienen asidero alguno sus sospechas de que es "inefectiva" la rectificación del motor Opel. Es un motor como todos los demás y si la rectificación está bien hecha, no nay razón por la cual el auto no pueda darle muchos miles de kilómetros más de excelente servicio. Claro, la rectificación será inefectiva si está mal hecha... pero eso puede pasar con cualquier auto... En cuanto a un Opel nuevo, creemos que cualquier concesionario General Motors podrá asesorarlo. No creemos que sea fácil conseguir un motor 1700 para su auto. De conseguirlo, seguramente será demasiado caro como para justificar la operación. Para precios de Opel usados, consulte nuestras planillas; para precios nuevos, su concesionario GM. Con Motaloy estamos haciendo una prueba de cuyos resultados esperamos informar en breve.

El Opel no es un coche especialmente lerdo, pero su suspensión blanda y su caja de tres marchas no lo hacen especialmente apropiado para carreras, especialmente en una categoría donde tiene que enfrentarse con los Peugeot y los Volvo. La casa no corre porque General Motors en general no participa en actividades deportivas.

MEZCLAS Y TIERRAS

1) ¿El NSU.Prinz lleva mezcla en el combustible? ¿Para andar en la tierra, tiene filtro de aire o conviene ponérselo?

2) La misma pregunta para el De Carlo.

3) ¿Se sigue fabricando el Isard 400? ¿Lleva mezcla?

4) Jeep Willys '47. ¿Cuántas marchas tiene? ¿Velocidades máximas y de crucero? ¿Mucho consumo? La suspensión es un poco dura. ¿Podría cambiársele el sistema?

5) ¿Cuál de las tres unidades enumeradas al principio sería la más apropiada para camino de tierra?

OSVALDO A. IRIGOYEN, s/dirección.

1) El N.S.U.-Prinz lleva nafta pura. Tiene un filtro de aire seco, pero para andar en la tierra recomendamos ponerle uno de baño de aceite No sabemos si es más eficiente, pero por lo menos es más económico de mantener. Cámbiele el aceite cada 1.000 kilómetros si anda en tierra constantemente.

2) La misma respuesta...

3) No se fabrica más pero hay stocks para vender y no creemos que haya problemas de repuestos por un largo tiempo.

4) El Jeep Willys tiene tres marchas y su velocidad máxima es de unos 90/95. Crucero, calcule 65. El consumo es elevado (alrededor de 5 a 6 kilómetros por litro). La suspensión es dura y podría ser ablandada quitándole alguna hoja de elástico, pero no recomendamos esta modificación. El Jeep es muy alto en relación a su an-

IN-DE-CO
También fabrica!..
CON LICENCIA FEDERAL - MOGUL
COJINETES
DE BIELA - BANCADA
ARBOL DE LEVAS
Y BUJES DE TODO TIPO EN
METAL ROSADO
SINTERIZADO

CASA MATRIZ - Buenos Aires - Calle Montevideo 431 T. E. 49-0254
SUCURSAL ROSARIO - Avda. Corrientes 555 T. E. 66285

https://argentoteca.blogspot.com

BAJO EL SIGNO DE

100 X 100 DE PROTECCION PARA SU MOTOR

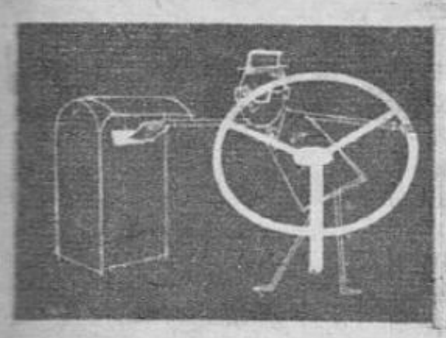
El motor es el corazón de su coche... ¡y repararlo cuesta mucho en dinero y tiempo! Póngale el lubricante que lo protege: Shell X-100 Multigrado, cuya viscosidad se adapta a todas las temperaturas del motor y a todas las estaciones del año. Desde el arranque en frío hasta el calor de las máximas exigencias, Shell X-100 Multigrado actúa de acuerdo a cada necesidad del motor.

• No deja cenizas al quemarse • Evita desgastes al motor • Se adecúa a todas las temperaturas • Reduce pérdidas de potencia hasta en un 50 % • Facilita el arranque a cualquier temperatura, ahorrando batería • Evita la corrosión.

SHELL X-100 MULTIGRADO

...y siga seguro con **SHELL**

https://argentoteca.blogspot.com



CORREO PARABRISAS

cho y es poco estable. Si se ablanda la suspensión tendrá mayor tendencia a rolar en las curvas y, por lo tanto, aún más tendencia a volcar. Y aunque usted no tome las curvas ligero, nunca está libre de la posibilidad de tener que hacer algún esquive violento. Concretamente: no toque la suspensión.

5) Cualquier persona que anda en la tierra le va a decir que ninguno de los tres coches es recomendable porque tienen el motor atrás. Sin ser tan drásticos, creemos que depende de la frecuencia con que usted limpie el filtro o cambie su cartucho. Indudablemente, tienden a juntar más polvo; lo importante entonces es que ese polvo no entre en los cilindros.

SUAVITER IN CURVA

En PARABRISAS *33 (Deportes), página 110, dice: "los De Carlo y B.M.W. que giraban fuerte manifestaban ostensiblemente una tendencia poco tranquilizadora al levantar la rueda delantera del lado exterior de la curva..." Eso me parece bastante raro...*

Sería un detalle interesante adjuntar las direcciones y los teléfonos de las señoritas que embellecen las fotografías...

En Córdoba existe un taller que coloca, en los Dauphine, un resorte helicoidal de más o menos 1½ vueltas más que el normal. Un amigo mío tiene un Dauphine con esta mejora y en dos años de uso los elásticos andan perfectamente. ¿Por qué IKA no aprueba esta modificación?

Si según Uds. el señor Hansen desvaría en latín, debería decir "Excelsior" en vez de "adelante"...

PETISO, Córdoba.

Evidentemente, si los De Carlo-B.M.W. hicieran como dice en la página que Ud. cita, más que poco tranquilizadores, serían prácticamente aterrorizadores. Hemos pedido a nuestro Redactor Deportivo que nos demuestre prácticamente cómo hace para levantar la rueda delantera de afuera cuando vira fuertemente...

Ya se tiraron unos cuantos el lance de los números de teléfono.

Da mucho que hablar el tema de la supensión trasera de los Dauphine. La fábrica desaconseja modificaciones en la suspensión por una serie de consideraciones demasiado largas de detallar, pero en síntesis: afecta la estabilidad y lo hace peligroso al coche (siempre según IKA). Sabemos que hay Dauphines con suspensión vencida. Pero no nos consta que las modificaciones sean convenientes. Y en la duda tenemos que inclinarnos por una fábrica que ha producido millones de coches y cuyos ingenieros se pasan cinco años planificando un modelo nuevo antes de lanzarlo —nos referimos en este caso a Renault— que a un taller, por más idóneo y más honrado que sea su propietario. ¿No lo cree Ud. así?

Preguntado sobre su último párrafo, nuestro Secretario Técnico contestó que no tenía por qué ir haciéndole propaganda a las estaciones de radio.

FRIO, FRIO

En PARABRISAS *34 (setiembre) hemos descubierto un pequeño error que atañe, justamente, a nuestra marca de bujías. Se relaciona con la presentación del Isard T-400, en la página 69, donde detalla el sistema eléctrico y en lo que respecta a bujías dice:*

Bosch M-225 y M-240 (Hastings)

La bujía Hastings Fire Power que aconseja nuestra Tabla de Aplicaciones es la Nº 18-218 (que también se aplica al modelo T-300) y no la M-240, que es un tipo de Bosch más fría.

Salvado el error, deseamos acotar que somos proveedores oficiales de bujías para equipo original de Isard Argentina S. A., y tanto los T-400 como asimismo los R-700 y K-700 son equipados con bujías Hastings Fire Power. En el caso de los R-700 y K-700 lo son del tipo 14H-200. En caso de reposición debe colocarse el tipo 14H-161 (más caliente)...

HASTINGS ARGENTINA S.A.I.C., Mario A Rocchetti, Director.

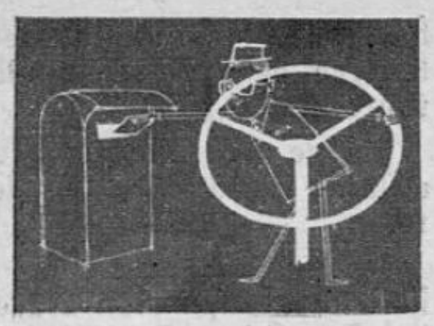
Agradecemos al señor Rocchetti y a Hastings Argentina, su útil aclaración.

ORGANIZACION DE CARLO

Nos dirigimos a Uds. como lectores de esa magnífica revista para poner a su disposición todo dato de carácter técnico que se refiere a los B.M.W. De

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS



Carlo, con el propósito de que puedan Uds dar información a cuantos automovilistas de esa marca lo soliciten... Estos servicios están a disposición de los lectores decarlistas...

Organización De Carlo (ELÍAS HAUQUE, presidente, y JACINTO J. PONT, secretario, Punta Alta, PBA.

Una prueba más de la extraordinaria dedicación y desinterés del señor Hauque y sus magníficos colaboradores en Punta Alta. Sugerimos, para ganar tiempo, que las consultas referentes a De Carlo las dirijan a estos señores que tan amablemente se ofrecen. Al señor E. Hauque lo invitamos a que nos visite cuando se encuentre en Buenos Aires.

Los decarlistas con problemas pueden escribir a Antártida Argentina 21, Punta Alta, Prov. Buenos Aires.

¿MUCHO PIQUE?

¿Es posible que se pique internamente el fondo de un tanque de nafta? Esto ocurrió con mi jeep IKA, adquirido el 4 de mayo de 1962. El concesionario y el Departamento de Servicios Administrativos de esta capital, no ofrecen solución a mi problema, alegando que venció la garantía... ¿Pueden mandarme la dirección de la central para poder enviar un trozo de chapa perforada para su análisis?

IKAista disconforme, Cap. Fed.

No es seguro que la picadura de su tanque se deba a fallas de material; bien podría habérsele vendido una partida de nafta que contuviera alguna sustancia foránea. De todos modos las direcciones de IKA son, Sarmiento 1230, en Buenos Aires y Santa Isabel, Córdoba (planta).

RUTA A CARACAS

Recientemente escribió un lector preguntando sobre la ruta de Caracas, seguída durante el desarrollo del Gran Premio que finalizó en esa localidad. El señor Edgardo Lucca, lector de PARABRISAS, posee amplia documentación sobre este itinerario y se ha ofrecido para facilitarlo al lector interesado.

La dirección del señor Lucca es: Primero de Mayo 463, Parada Tropezón (Caseros) F. C. Gral. Urquiza; puede llamársele al 33-9655 o al 35-8868.

BESTIARIO

1) ¿Opinan personalmente que el Carabela es una bestia o no? Claro, todo esto es para que mencionen la horrible palabra "bestia"...

2) ¿A qué se debe el incremento de potencia (115 a 140 HP.) del Willys Tornado por sobre el 226 de IKA?

3) ¿Qué otras características, aparte del drag, relación peso-potencia, y relación del tren trasero, influyen en la velocidad máxima de un automóvil?

El Soplajuntas, Cap. Federal.

1) Creemos que el Carabela es una b...a de grande, pero una noble y confortable b...a por la cual nosotros siempre hemos sentido especial afecto.

2) Es un motor más moderno; han sido mejorados cámara de combustión, sistema de distribución, aspiración, escape, etc. Prácticamente las semejanzas desaparecen más allá del block.

3) Teóricamente, la velocidad máxima de un automóvil está dada por la potencia y el drag, es decir, la suma de las resistencias interna y aerodinámica. En la práctica interviene la relación "k.p.h. x 1.000 r.p.m." (definida no solamente por la relación de mando final sino también por el diámetro del rodado). Si ésta es demasiado "corta", puede suceder que el automóvil se pase de vueltas antes de alcanzar su máxima teórica; si es en cambio excesivamente "larga", la suma de resistencias puede ser superior a la potencia que desarrolle. Es decir, tomemos un auto que desarrolla 50 HP. a 5.000 r.p.m. Esos 5.000 r.p.m. corresponderán, según la relación k.p.h./1.000 r.p.m., a alguna velocidad determinada, supongamos, 100 km/hora. Si, según su resistencia aerodinámica, el coche absorbe más de 50 HP. a 100 km/hora, no alcanzará esa cifra de velocidad. Si en cambio absorbe menos, seguirá acelerando un poco. El régimen de máxima potencia no es el régimen máximo; éste se encuentra alrededor de un 10 % más allá de aquél. Mientras la potencia absorbida sea menor que la disponible, el coche seguirá acelerando.

RAMBLEREANDO

1) ¿Qué diferencias hay entre el motor Rambler y el Estanciera?

2) La caja y el diferencial, ¿son Rambler?

3) ¿Por qué algunos Rambler tienen tapa de fundición y otros de aluminio?

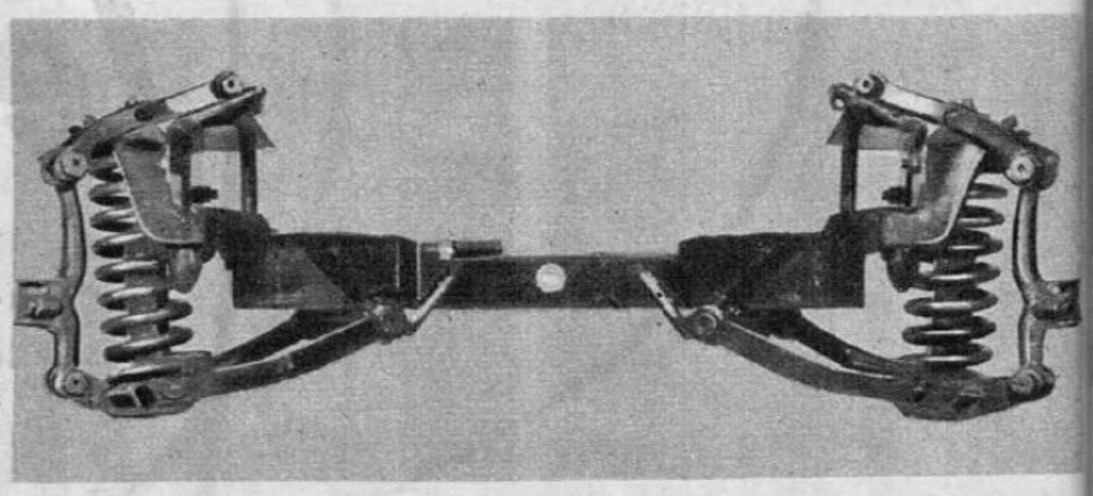
Novedades a

CADIM S. A. fabricantes de Filtros para Nafta, y Abrazaderas sin-fin para caños de goma, presenta su novedoso Filtro, Patente Nº 130.662, completamente desarmable, para todo tipo de Automotor, especialmente unidades Europeas, solucionando de esta manera, inconvenientes de carburación, reteniendo el 90% de las impurezas teniendo la característica de fácil colocación y limpieza. La Dirección es Bmé. Mitre 942/48 - Ramos Mejía, su teléfono 653-5714 y 653-6764. y Pasco 645 Capital 47 - 5422

PERSONALICE su automóvil colocando en las puertas del mismo, los nuevos **MONOGRAMAS SUIZOS AUTOADHESIVOS** en letras plateadas o doradas inalterables. Puede adquirirlas en las estaciones de servicio, casas de repuestos y accesorios para automóviles. Es importador de esta novedad **NORCA S. R. L.** de Rincón 244 - Bs. As. - Tel. 47-4908

Nuevo Manchón (junta elástica) para De Carlo 700. **ACONCAGUA (m. r.)**, PEUMAN Industrial y Comercial, se enorgullece en presentar su **Nuevo Manchón (junta elástica)** super reforzada, especial para coches de carrera o sometidos a trabajo muy intenso.

Con nuevos elementos incorporados en su fabricación que mejora aún más nuestra cruceta Aconcagua (m. r.) standard, que se seguirá ofreciendo en el mercado con su proverbial calidad. PATENTADO. Presentado en cajas de unidad y garantizada su calidad por sus fabricantes. En venta en todas las casas del ramo de la República.



AUTOLANDIA S. R. L. presenta su **SUSPENSION INDEPENDIENTE** para jeep, estanciera y rastrojero, **DOT-DAL** la cual mejora sustancialmente la suspensión de estos vehículos. Sus distribuidores son **AUTOLANDIA S. R. L.** de Av. Maipú 2170/74 - Olivos - Tel 791-2184 y 4511.

https://argentoteca.blogspot.com

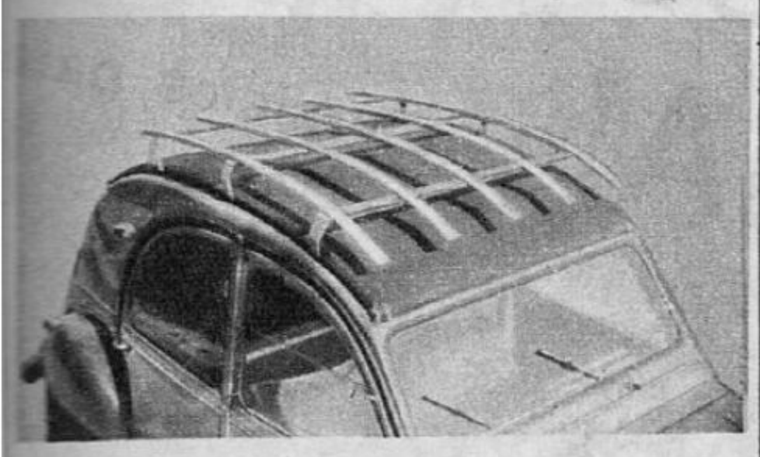
través del parabrisas

Realización EDDIE publicitaria
Viamonte 353 - 32-1424 y 32-7989

TRAN S.Y.C.A. su **AUTO RADIO**, íntegramente a transitores con extraordinaria sensibilidad y sonoridad de concierto. Fabricada por **FAMAR S. R. L.** Distribuyen **Fiore Panizza y Torra S. A.** - Viamonte 1581 **Grinberg e Hijo,** Corrientes 1824

MORDAL, cola vinílica que **PEGA** y realmente **PEGA**, cualquier material poroso: papel, cuero, madera, tela, etc. y entre sí. metales, vidrio, plástico, goma. **Infaltable** en el hogar, escuela, oficina y taller. Otro impacto ERPA S. A. fabricantes de Suprabond, Supralock y Erpox. Distribuidores exclusivos ARTEFA S. R. L. Entre Ríos 1029 - Tel. 23-2466 y 26-2203 - Bs. As.

La firma **ECO S. A.** presenta el **INFLAGOMA PORTATIL "ECOSA"** Carga 200 libras de aire, es de reducidas dimensiones y muy liviano; infla cualquier tipo o medida de cámaras, ya sea de auto camión o moto; no tiene problema de recarga ya que ud. mismo puede hacerlo en cualquier estación de servicio. Además puede usarse para destapar cañerías obstruídas. Adóptelo ya mismo INFLAGOMA PORTATIL "ECOSA" no es un compresor pero es como si lo fuera... Puede adquirirlo en **ECO S. A. Ameghino 581 - Florida Tel. 740 - 3662** - en **Capital: AMYL - Tucumán 921, De GENARO - Iriarte 1495** o en las buenas casas del ramo.



Organización RECAMB, fabricantes de los "Tubos de Suspensión" incorpora a sus novedades para el 2-C.V. y para la temporada estival, su práctico **"PORTA EQUIPAJE con sobre capota de ventilación"**. Montaje inmediato sin grampas ni perforaciones. Ventas: **NAVARRO 3014, Capital.** Tel. 50-2449 y 50-4638.

Sucursal en la ciudad de Mendoza

Organización RECAMB
Comunica a su distinguida clientela su vinculación técnica y comercial con la firma Gazpio y Robles Rivadavia 9469.

Silenciadores MARLIT, de Marcos Litvak e hijos S.R.L. con fábricas en Palique 436 y M. A. Rodríguez 2632, Cap. Fed., pioneros en la fabricación de caños de escape y silenciadores presenta sus **EQUIPOS DE ESCAPES ESPECIALES** Peugeot, Fiat, Renault, De Carlo y demás coches europeos y americanos. Con su aplicación se logra menos consumo, mayor pique y más velocidad. Exíjalos en el concesionario y taller de su zona, o colóquelos en los puestos del muñeco MARLIT: Palique 468, t. e. 54-0303, en Palermo, Cerviño 3767 y en Barracas, Herrera 582, t. e. 21-4075.

Gazpio y Robles
CITROEN - PEUGEOT - Organización especializada en el mantenimiento integral de su Citroen o Peugeot. Recibimos unidades para su venta. Colocación y venta de tubos de suspensión en vinculación técnica y comercial con Organización **RECAMB Gazpio y Robles** - Rivadavia 9469. Tel. 67-7029.

Llegaron los famosos
ANTEOJOS EUROPEOS
PROTECTOR RATTI (90-R)
antideslumbrantes, contra encandilamiento y niebla, usado en las fuerzas armadas y aviación europeas, de gran protección y 100% irrompibles. Ahora los automovilistas tendrán seguridad absoluta en la ruta. En sus dos modelos, para damas y caballeros. Representante exclusivo en Argentina y Uruguay: **Cristóbal J. Bollati.** Carlos Pellegrini 465, 5° p. - Of. 42 Tel. 35-3694 Buenos Aires. Peso: 32 gramos con armazón de nylon.

Ahora que se acerca la temporada estival, haga rendir a su vehículo el máximo de comodidades, haga colocar **ASIENTOS CAMA y RECLINABLES** para **ESTANCIERAS** pick-up, rurales, lanchas, aviones etc. Su mecanismo es fuerte y sencillo y está garantizado y patentado Además resolvemos todo problema de asientos.
MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L. San Blas 1375/79 (altura Av San Martín 2700) Tel. 59-2026 Bs. As.

https://argentoteca.blogspot.com

¡YA ESTAN EN VENTA LOS NUEVOS DISCOS FONORAMA!

Apareció el nuevo disco flexible de asombrosa sonoridad e increíble resistencia al desgaste! Todos los meses usted encontrará en los quioscos de diarios y revistas los discos FONORAMA con los temas más fascinantes, la mayoría de los cuales nunca fueron llevados al disco! Un milagro de la técnica moderna!

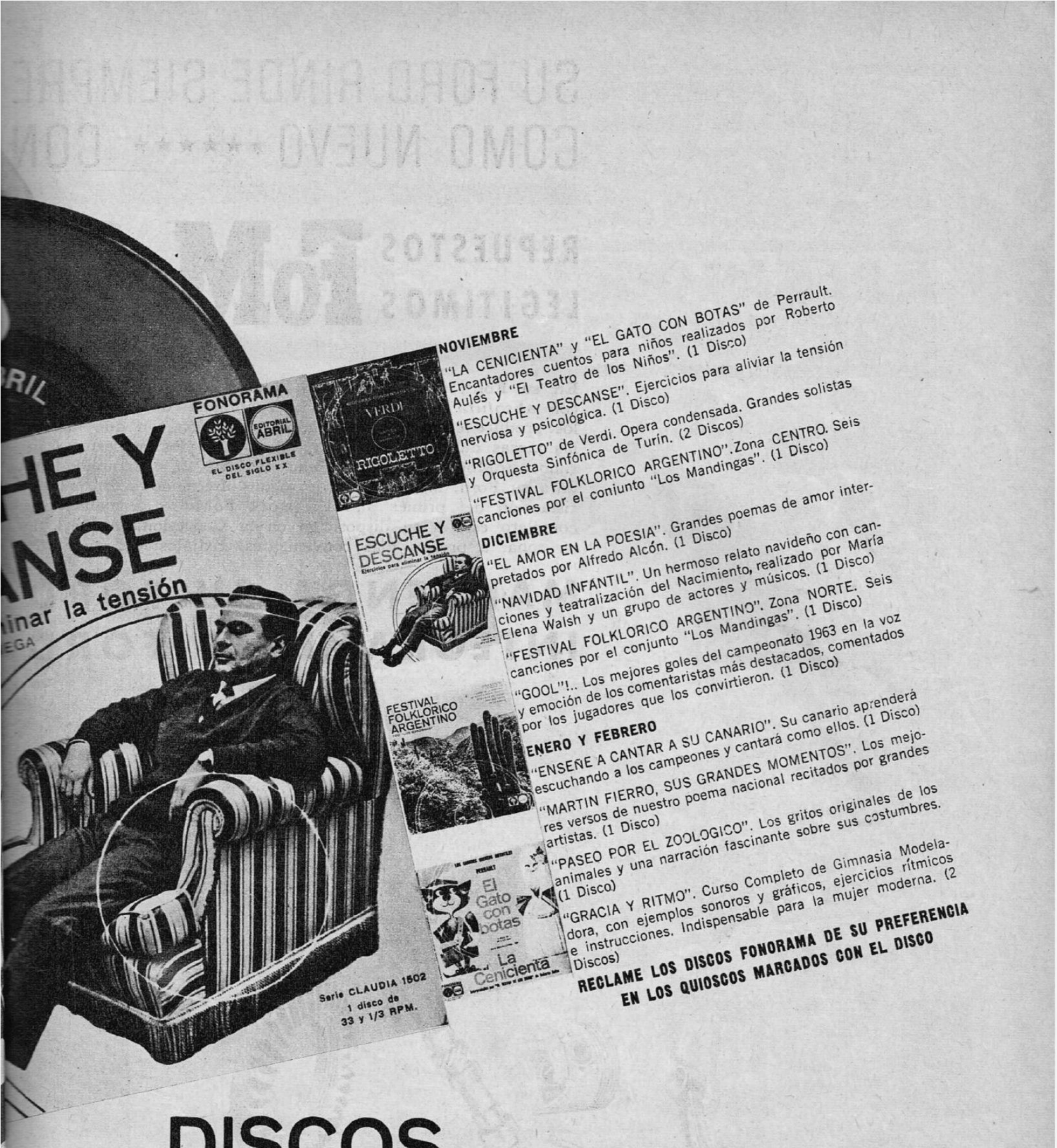
14 minutos de grabación en un disco LONG-PLAY que

- **No se gasta con el uso**
- **No se raya**
- **Es flexible**
- **Es liviano**
- **Es irrompible**
- **No acumula polvo**
- **Es muy fácil de guardar**

...y sólo cuestan $ 80.-

ES OTRA REALIZACION DE EDITORIAL ABRIL

https://argentoteca.blogspot.com



NOVIEMBRE

"LA CENICIENTA" y "EL GATO CON BOTAS" de Perrault. Encantadores cuentos para niños realizados por Roberto Aulés y "El Teatro de los Niños". (1 Disco)

"ESCUCHE Y DESCANSE". Ejercicios para aliviar la tensión nerviosa y psicológica. (1 Disco)

"RIGOLETTO" de Verdi. Opera condensada. Grandes solistas y Orquesta Sinfónica de Turín. (2 Discos)

"FESTIVAL FOLKLORICO ARGENTINO".Zona CENTRO. Seis canciones por el conjunto "Los Mandingas". (1 Disco)

DICIEMBRE

"EL AMOR EN LA POESIA". Grandes poemas de amor interpretados por Alfredo Alcón. (1 Disco)

"NAVIDAD INFANTIL". Un hermoso relato navideño con canciones y teatralización del Nacimiento, realizado por María Elena Walsh y un grupo de actores y músicos. (1 Disco)

"FESTIVAL FOLKLORICO ARGENTINO". Zona NORTE. Seis canciones por el conjunto "Los Mandingas". (1 Disco)

"GOOL"!.. Los mejores goles del campeonato 1963 en la voz y emoción de los comentaristas más destacados, comentados por los jugadores que los convirtieron. (1 Disco)

ENERO Y FEBRERO

"ENSEÑE A CANTAR A SU CANARIO". Su canario aprenderá escuchando a los campeones y cantará como ellos. (1 Disco)

"MARTIN FIERRO, SUS GRANDES MOMENTOS". Los mejores versos de nuestro poema nacional recitados por grandes artistas. (1 Disco)

"PASEO POR EL ZOOLOGICO". Los gritos originales de los animales y una narración fascinante sobre sus costumbres. (1 Disco)

"GRACIA Y RITMO". Curso Completo de Gimnasia Modeladora, con ejemplos sonoros y gráficos, ejercicios rítmicos e instrucciones. Indispensable para la mujer moderna. (2 Discos)

RECLAME LOS DISCOS FONORAMA DE SU PREFERENCIA EN LOS QUIOSCOS MARCADOS CON EL DISCO

DISCOS FONORAMA

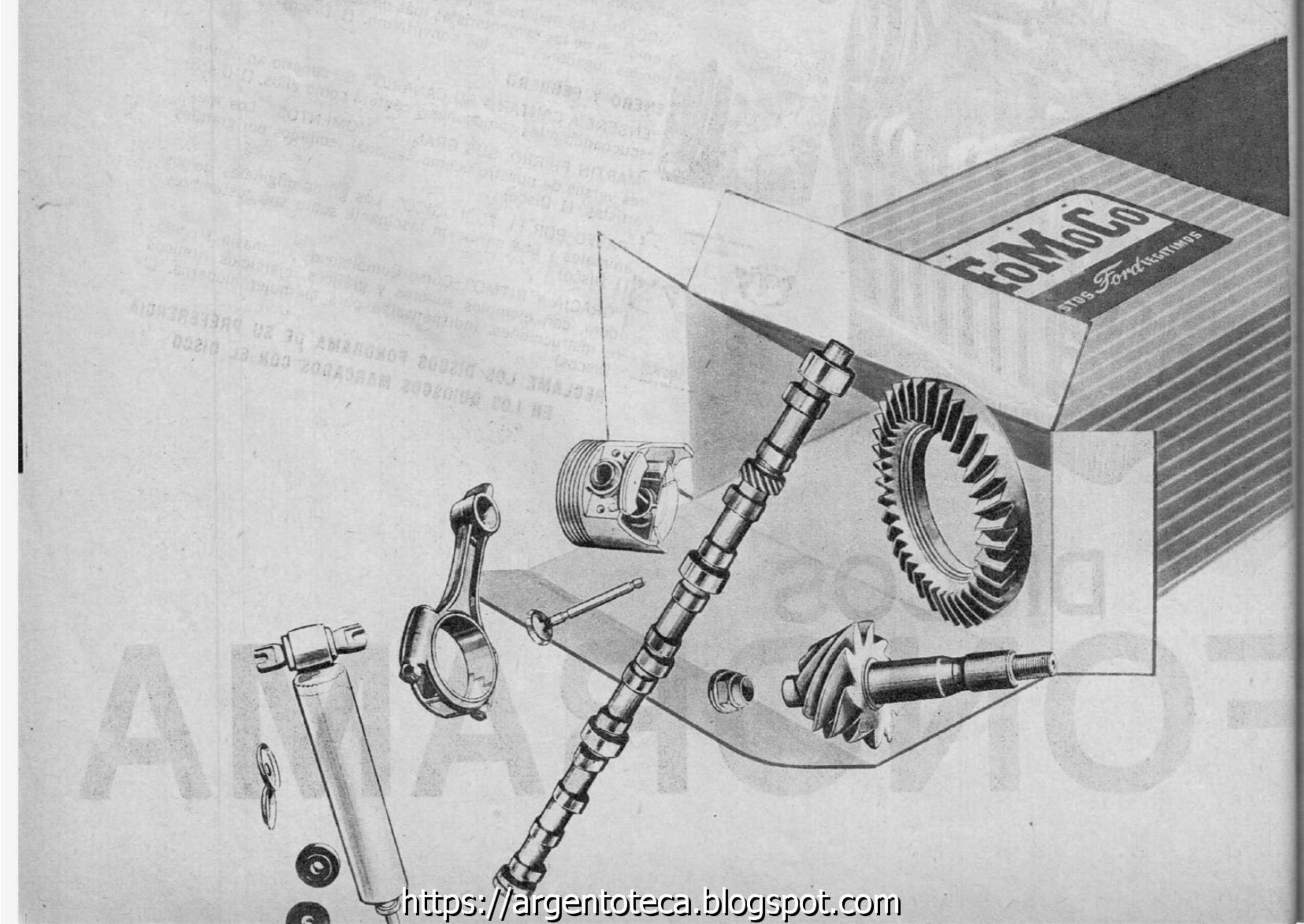
https://argentoteca.blogspot.com

SU FORD RINDE SIEMPRE COMO NUEVO ★★★★★★ CON

REPUESTOS LEGITIMOS FoMoCo

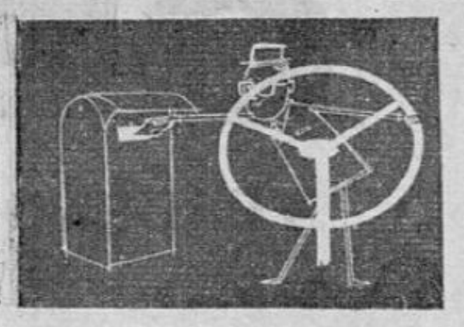
En su Ford, sólo un repuesto FoMoCo legítimo reemplaza con *absoluta exactitud* a la pieza original de fábrica. Ford los produce con la misma rigurosa precisión con que fabrica las piezas de un Ford nuevo. Para usted, los repuestos legítimos FoMoCo representan una garantía de tranquilidad, y para su Ford, la seguridad de seguir ofreciendo la misma satisfacción del primer día. Un stock FoMoCo permanente y completo está a su disposición en la Concesionaria Ford de su zona, a precios más convenientes. Exíjalos, y...

MANTENGA SU FORD INTEGRAMENTE FORD



https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS



4) ¿Por qué hay tanta diferencia entre las máximas del Falcon y el Valiant? Ambos tienen 101 HP. y sus resistencias aerodinámicas son similares...

5) ¿Podrían publicar una nota sobre los frenos a tambor?

6) Qué son las relaciones de caja y diferencial?

7) En el test de autos extranjeros ¿qué pasó con el Lincoln?

8) ¿Por qué no figura el máximo de la Argenta 1ª serie en el Test?

S/firma, s/dirección.

1) No tenemos el detalle exacto aparte de que la mayoría de los motores Rambler tienen tapa de aluminio. Hay diferencias menores entre ambas unidades.

2) No, son IKA.

3) Conveniencias de fabricación.

4) Ese asunto es muy confuso. Creemos —como hemos expuesto distintas veces— que el Valiant que recibimos nosotros para test tenía la compresión para EE.UU., de 8,3 a 1. Por otra parte, si el Falcon tiene 7,2 a 1 de compresión, no puede desarrollar la potencia que especifican los catálogos norteamericanos con compresión más elevada. Extraoficialmente se ha estimado la potencia real del Falcon y del Valiant con 7,2 a 1, en 85-87 HP., SAE.

5) Irá en la nueva serie "Ud. y el automóvil ¿se conocen?"

6) La diferencia entre los dientes de los engranajes que trabajan en la caja y en el mando final. Suponiendo un engranaje de 20 dientes y otro de 10, la relación sería de 2 a 1. Cuando intervienen varios engranajes a la vez, se multiplican las distintas relaciones para llegar a la cifra final. En el caso de los automóviles convencionales de motor adelante, siempre hay trabajando dos juegos de engranajes cada uno en la caja, salvo en directa; se multiplican estas relaciones y el producto se vuelve a multiplicar, por la relación entre el piñón y corona del diferencial. Oportunamente ampliaremos la explicación en "Ud. y el Automóvil...".

7) A último momento lo suprimimos por falta de espacio.

8) El tiempo desfavorable impidió la realización de esta prueba antes del cierre del número correspondiente. De todos modos, la velocidad máxima —detalle no muy importante tratándose de un vehículo de carga— es de unos 110 km/hora.

MERCEDES 300

1) Tengo un Mercedes 300 automático, modelo 1962. ¿Qué velocidad máxima tiene?

2) ¿Cuántos H. P. tiene?

3) ¿Qué significa relación de compresión?

4) ¿Qué precio tiene la cupé 300SL?

5) Felicitaciones.

ANÍBAL J. SASELLI, Cap. Fed.

1) Alrededor de 180.

2) 160 DIN, 185 SAE.

3) El o los cilindros de un motor tienen un volumen determinado. En el Mercedes, por ejemplo, cada cilindro tiene 500 c.c. aproximadamente. La relación de compresión es la relación entre ese volumen y el volumen que queda cuando el pistón está en su punto muerto superior. Vale decir, la cantidad de veces que el pistón achica el volumen entre su punto más bajo y más alto.

4) No tenemos precio en Argentina.

5) Gracias.

ISARD KOMBI

¿Van a hacer el test del Isard Kombi?

OSVALDO CONTI, Cap. Federal.

Sí. Descontamos la buena voluntad de la firma fabricante. En fin; vamos a ver si Kombinamos algo...

MERCADO DE AUTOMOVILES

Deseo comprar un Cadillac que figura en su lista de automóviles usados... ¿Puede informarme dónde está el auto?

PEDRO LUAYZO, R. Santamarina, PBA.

PARABRISAS tiene un equipo de "espías" que recorre constantemente las agencias de autos, coleccionando cotizaciones y cifras correspondientes a operaciones concretamente realizadas. No se anota en cada caso en qué lugar se encuentra el auto motivo de la figuración en lista; por otra parte, dada la demora entre confección de la lista y aparición en la calle de la revista, es altamente probable que cuando PARABRISAS llegue al lector, el auto ya se haya vendido.

El objeto de la lista es que, mediante la publicación de cotizaciones y precios concretos, se haya plasmado un cuadro general descriptivo del mercado.

https://argentoteca.blogspot.com

ACCESO OESTE

por ALBERTO POCOROBBA

TERCERO EN DISCORDIA

La ciudad se ha ido extendiendo hacia el oeste apoyándose en las facilidades que otrora proporcionaba el doble sistema, vial-ferroviario, constituido por la calle Rivadavia y la línea del F. C. Sarmiento.

Los trenes afincaron, del otro lado de la avenida General Paz, más habitantes-pasajeros de los que ahora son capaces de transportar en tiempo y condiciones decorosas, por lo que éstos se vuelcan en los caminos, tratando de reemplazar con dos o cuatro ruedas el servicio necesitado.

El aumento vegetativo de la población no encontró hasta el presente la correlativa ampliación de ninguno de los dos sistemas, agravándose con el incremento de los automotores.

El acceso, calle-camino Rivadavia, es un ejemplo más de hasta qué punto se puede alcanzar la saturación en materia de tránsito, y la preocupación de las autoridades de los partidos de Morón, Matanza y Tres de Febrero, así como de la Secretaría de Obras Públicas, es bien justificada, en vista de la urgencia de resolver la situación.

Recientemente, se han inaugurado en la provincia obras de pavimentación de la avenida Gaona, difundidas como "Iniciación de las Obras del Acceso Oeste". A estar por los dos proyectos que conocemos, efectuados respectivamente por Vialidad Nacional y la Comisión Vecinal, el trabajo a realizar ahora vendría a tener el papel de un provisorio tercero en discordia, pues satisface las premisas de no desarrollarse en la línea de la calle Rivadavia, sostenida por un lado, y de no expropiar, como se pretende por otro. Por sus limitadas perspectivas es evidente que se trata de una solución de emergencia conforme a los medios disponibles, lo que equivale a decir muy poco.

Con la pavimentación de Gaona hasta un ancho de 14 metros, puede suponerse que se trata de resolver la situación vial únicamente hasta que se realicen las verdaderas obras necesarias. Felizmente, así parece entenderlo la Comisión Vecinal, que rubrica con una financiación de 20 millones de pesos a cargo de las comunas, parte del costo previsto.

Las dos propuestas, que desde hace tiempo están en estudio, y que, con diferencias básicas en sus planteos, pretenden arribar a la misma solución, es dado suponer que no han perdido vigencia, puesto que mientras no se aborde el problema a fondo no se obtendrán resultados valederos.

Las autoridades comunales, que sostienen aguardar desde hace 30 años la ejecución de las obras recién comenzadas, han hecho resaltar que las mismas no anulan los proyectos de Vialidad Nacional, que por su magnitud pueden demorarse por razones de financiación; y agregan que podrán ser su complemento cuando se hayan realizado.

Los trabajos iniciados, sólo coinciden con VN en cuanto al punto de partida de la nueva ruta, es decir, Av. Gral. Paz y Av. J. B Justo; por lo que se refiere al resto del trazado es mucho más cercano a Rivadavia. El punto terminal es Lambaré y Gaona, en Haedo, mientras que VN proyecta llegar hasta Gaona y Arroyo Morón.

Como se verá del análisis de las propuestas, la de Vialidad —sobre la que se deberá insistir y prestar todo el apoyo posible— busca no sólo remediar la situación actual, sino planificar para el futuro, tratando de prever lo que puede predecirse en un término de hasta 25 años. Conforme a los estudios programa la realización de obras adecuadas para grandes volúmenes de tránsito, rápido y seguro, teniendo presente que en correspondencia de la Av. Gral. Paz ya se han registrado picos de *5.500 vehículos por hora*. Opuestamente, la Comisión Vecinal sostiene como propósito evitar las expropiaciones.

La DNV viene realizando desde hace años el censo del tránsito medio horario en la Ruta 7, avenida Rivadavia y su prolongación desde avenida General Paz hasta Luján, comprobando en cifras el fenómeno progresivo de congestión a lo largo de la misma. Dos son los factores de mayor incidencia y que establecen la modalidad de circulación: la reducida capacidad de las calzadas y los frecuentes cierres de barreras en los pasos a nivel. Se estima que de no resolverse la situación, los mayores recorridos provocados por la congestión llegarán en unos años a un quebranto que puede valorizarse en los 300 millones de pesos anuales, sin contar que las interferencias ocasionarán perjuicios económicos aún más elevados por mayores consumos y tiempo perdido de los usuarios de la ruta.

En los puestos censales establecidos en km 60, 48, 34, 30, 21 y 12, se verificaron durante el año 1962 los siguientes tránsitos medios diarios: puesto km 60: 6.532 vehículos por día; km 48: 7.876; km 34: 12.840;

https://argentoteca.blogspot.com

Algo mejorará con las obras iniciadas, pero se ha optado por un camino intermedio de compromiso, con mucho gasto, magros resultados y poco porvenir

Este es el punto inicial de las obras. En el centro, la entrada del futuro acceso Oeste. Abajo, la columna vertebral del problema: Rivadavia y las vías férreas.

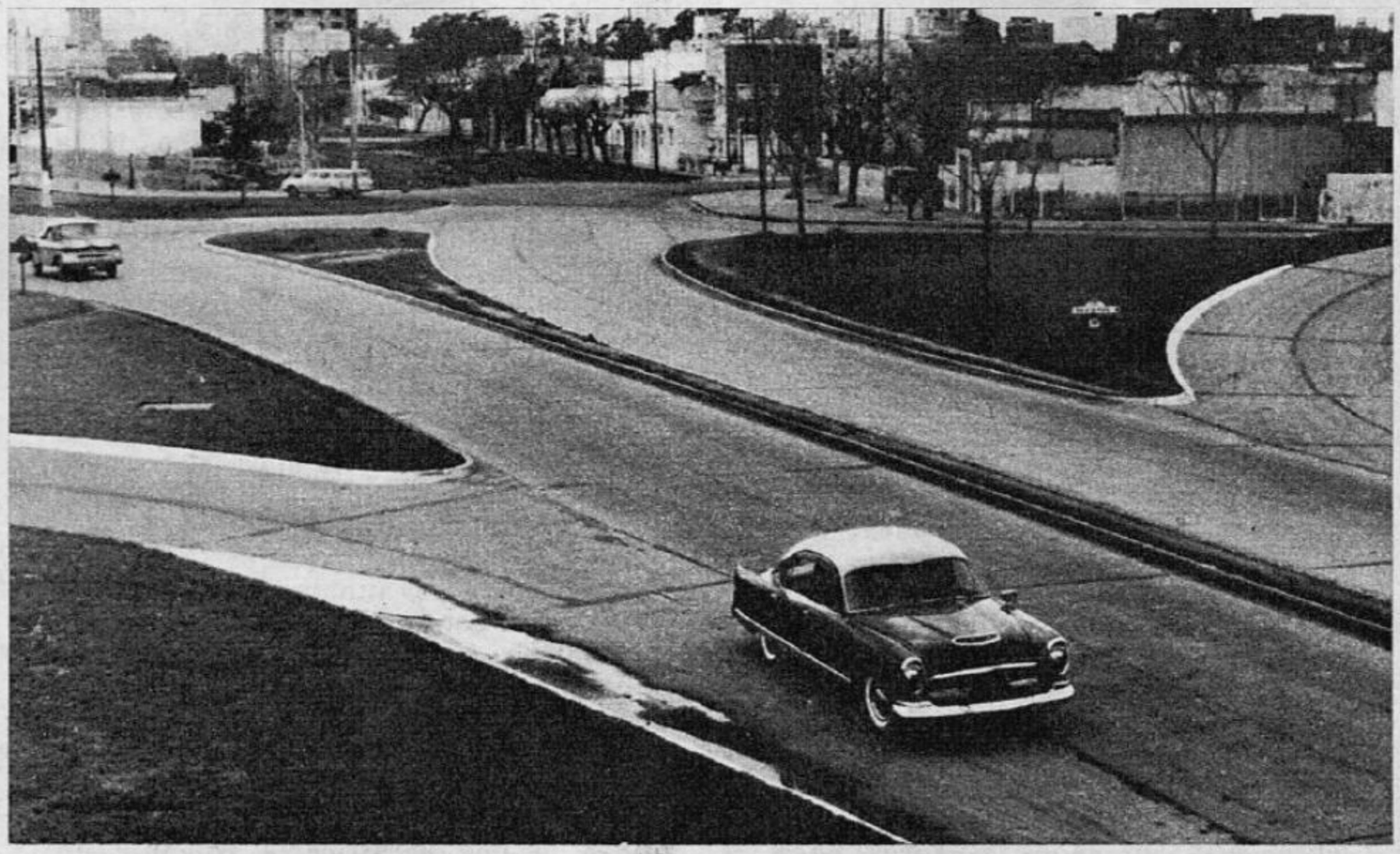
km 30: 14.972; km 21: 15.426; km 12: 48.335 vehículos por día.

Considerando los valores que se vienen registrando desde 1947, se considera probable que para 1970 ya se alcancen cifras de alrededor de los 30.000 por día en el km 30 y de 68.000 por día en el km 12.

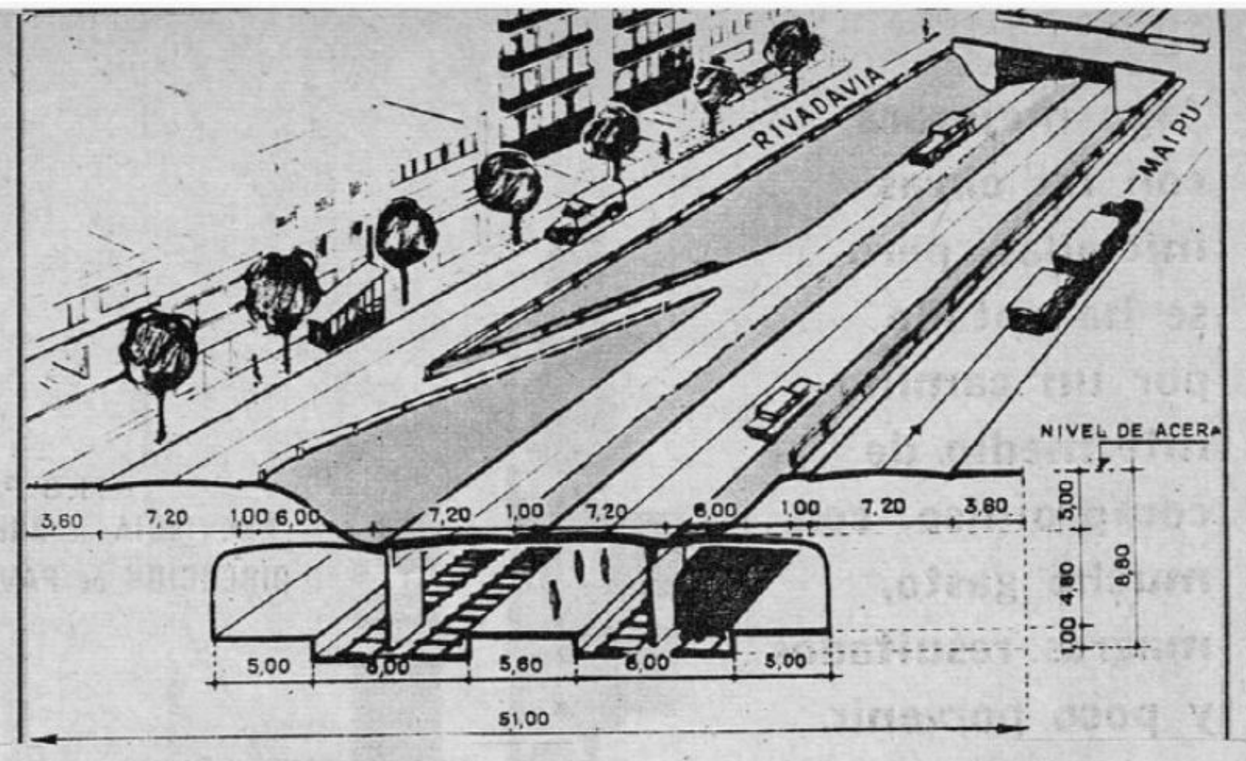
Pero, el 1970 está muy próximo, demasiado cerca cuando se trata de obras viales que demandan largos años para realizarlas, por lo que es conveniente calcular qué pasará dentro de unos 30 años. Una estimación, que creemos bastante prudente, arroja un tránsito en la intersección de Rivadavia y General Paz, de *137.000* vehículos por día, y en Morón de *74.000*; cifras alarmantes.

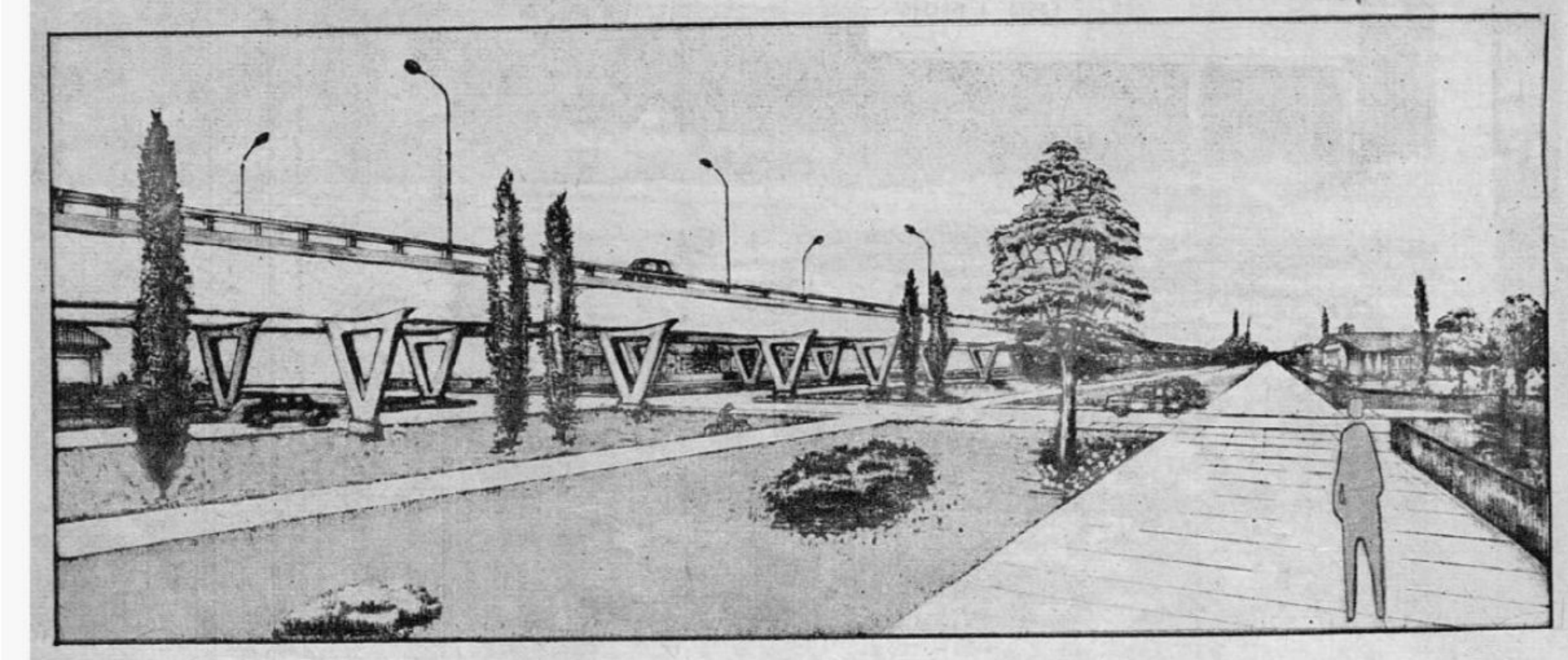
La solución que presenta esta Dirección se basa en los conceptos técnicos más modernos que rigen la ejecución de obras de esta naturaleza y por supuesto está encarada en forma netamente vial y urbanística. En el dibujo que presentamos se puede apreciar el trazado "A" proyectado para el Acceso. Parte de la avenida General Paz y avenida Juan B. Justo, y se proyecta lo más rectamente posible hasta el arroyo Morón, en la intersección con Gaona, obteniendo de las zonas que cruzará facilidades para la construcción de calzadas suficientemente amplias. A este efecto considera la realización de dos tipos distintos de estructuras, de acuerdo con las zonas que atraviese, a fin de obtener de ellas el mejor provecho. Así, en las menos pobladas proyecta la "Avenida-parque", y en las otras el "Viaducto-elevado".

Los 4.750 metros de avenida-parque se proyectan en vista de los re-



https://argentoteca.blogspot.com





Arriba, a la izquierda, Gaona en Haedo, vista hacia la Capital Federal. Arriba, a la derecha, el proyecto vecinal. Abajo, a la izquierda, el viaducto proyectado por Vialidad Nacional. Para el problema se opta por la solución intermedia: un leve respiro por mucha plata y para poco tiempo.

sultados positivos de las existentes, en las cuales es evidente la aceptación y uso de las zonas parquizadas, tanto para los usuarios de los caminos como para los residentes en las inmediaciones de ellos. Se cita al respecto la Av. General Paz.

Estas avenidas están previstas con un ancho total de 120 metros, comprendiendo dos calzadas de 11,25 cada una, o sea de tres trochas, destinadas a tránsito rápido; dos de 7 cada una para tránsito lento, y senderos para ciclistas y peatones; distanciadas entre sí y arboladas.

Los viaductos, construidos por un largo de 3.760 metros, elevados sobre columnas, ocuparían el centro de una avenida de 70 metros y estarían formados por dos calzadas de 11,25 m cada una para tránsito rápido. Debajo de los mismos habría una calzada a nivel de 10,50 m para tránsito lento, y a los lados senderos para ciclistas y peatones.

El costo estimativo de las obras se calcula en 3.400 millones de pesos.

Ésta contempla la construcción de una "Autopista" a bajo nivel, que sería emplazada en la actual zona de vías del Ferrocarril Sarmiento; debiéndose para ello cambiar de nivel las cuatro vías existentes y ubicarlas en un túnel por debajo de la "Autopista". En el dibujo también puede observarse el trazado, señalado con "B", que partiendo de la avenida General Paz continúa por Rivadavia hasta Haedo, donde se desvía para llegar al Arroyo Morón a la altura de Gaona.

Hay varias razones para considerar impracticable este proyecto: en primer lugar reduce el ancho de la actual calzada de Rivadavia, que según los tramos es de 16 ó 19 metros, llevándolo a 7,20 metros. Esta disminución debería mantenerse hasta que se habilitaran las dos calzadas en desmonte, que también serían de 7,20 cada una. Es decir, que durante el período de construcción de la obra ferroviaria y vial, que puede calcularse en más de seis años, el tránsito por la calle Rivadavia dispondría de *menos de la mitad de ancho de calzada del que hoy tiene.*

No obstante, aunque pudiera sobrellevarse esta situación durante el tiempo requerido echando mano a recursos desesperados, aun así, la capacidad total de la calzada, una vez concluidas las obras, alcanzaría a satisfacer únicamente las necesidades de un tránsito horario de 5.400 vehículos, lo que significaría concluir un nuevo camino con "déficit", puesto que, como hemos dicho, en 1962 ya se han registrado máximos de 5.500 vehículos por hora. En otras palabras, esta solución, además de ser extremadamente costosa, ignora las previsiones para un futuro inmediato, tampoco satisfaría el presente.

En vista de que los dos proyectos no son comparables, por no cumplir el de la Comisión Vecinal con las finalidades del mismo, la DNV ha considerado oportuno elaborar una adaptación de este último, a fin de hacer ambos equiparables en función y comparables en costos y rendimientos. Para ello efectuó un reajuste de la solución vecinal manteniendo el ancho actual de Rivadavia, y construyendo dos nuevas calzadas de 11,25 metros, o sea de tres trochas cada una, en lugar de las dos de 7,20 propuestas. La capacidad de descarga llegaría a 8.650 vehículos por hora, con lo que podrían considerarse cubiertas las necesidades que se prevén hasta 1985. El inconveniente que presenta este proyecto es que para realizarlo habría que efectuar la expropiación de unas 820 viviendas, con lo cual no se cumpliría el propósito de la Comisión Vecinal, que es el de evitarlas.

Las obras para hacer realidad el proyecto se estiman que costarían unos 15.000 millones de pesos, lo que equivale a casi cinco veces el valor de las propuestas por la DNV. Financiaciones de esta magnitud escapan a los posibilidades de los planes viales del país, por lo que resaltan las ventajas de la solución de Vialidad. Esta repartición, contemplando también el problema que podrían ocasionar las expropiaciones, ha proyectado una urbanización sobre terrenos ya adquiridos en Ciudadela, para proporcionar 976 viviendas de distintos tipos a quienes deseen instalarse en zonas cercanas al acceso y que hubiesen vendido sus propiedades o desdesalojo con motivo de las obras.

Con los elementos que contamos por ahora para juzgar, estimamos que la Dirección Nacional de Vialidad encara la situación desde un punto de vista más realista por lo que se refiere a los medios económicos, y con mayor visión en cuanto a la indudable expansión del uso de los automotores. *

https://argentoteca.blogspot.com

PUBLICIDAD ARCO S.A.

Templo de Goa en la India

Vistiendo todo el día y todos los días el incomparable y varonil **suspensor anatómico CLIPER**, Usted se encontrará más descansado y cómodo en cualquier actividad. ¡Compruébelo **hoy mismo!**

MAS DESCANSO Y LA MISMA ACTIVIDAD

Dura mucho más. Se lava fácilmente. No se plancha.

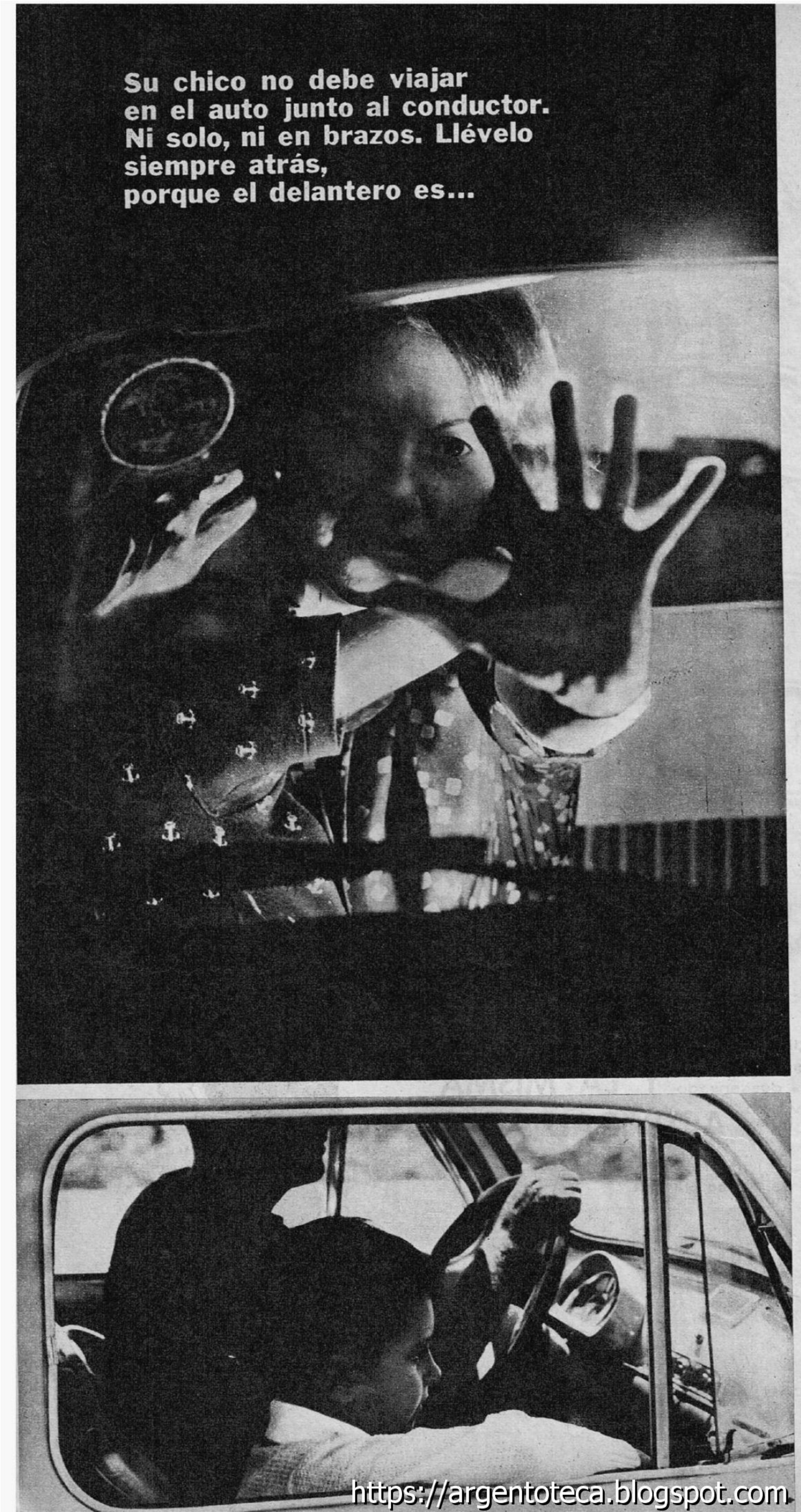
INDUSTRIA ARGENTINA

Precios uniformes para toda la República marcados en cada envase.

SUSPENSOR *Cliper* para todo uso

ES UN PRODUCTO DE "FABRICAS *Leila*" - CARRASCO 379 - TEL. 69-5076 - BUENOS AIRES

https://argentoteca.blogspot.com



... EL

Las calles brillaban por la lluvia que batía contra el parabrisas. El conductor miraba trabajosamente a través del cristal, que no alcanzaban a limpiar los patines de caucho. A su lado, un niño tal vez imaginaba estar mirando una oscilante imagen de pantalla de televisión.

De pronto todo quedó negro. Un enorme camión había surgido imprevistamente por entre la cortina de agua. Una violenta frenada, clavando el coche y aminorando el impacto. El hombre se rehizo de la fuerte sacudida y miró a su lado, preocupado por el niño.

No había nadie en el asiento. Con un gesto desesperado, buscó, ciego de angustia. Pero ya no había remedio. Por una monstruosa fatalidad, el choque había abierto y cerrado la puerta del automóvil. Y en ese breve instante, el chico había salido despedido de su asiento. Ahora estaba muerto. Y sin embargo, si hubiera estado sentado en el asiento trasero, apenas si habría sufrido algo más que un susto.

Éste es un caso verídico, entre muchos que han sido examinados por los técnicos. Y como en todos los otros casos de desgracias irreparables e innecesarias, nada hubiera ocurrido si el acompañante no hubiera sido tomado de sorpresa, privado de apoyo.

EL PUESTO DE LA MUERTE

Al asiento junto al conductor se lo llama el "puesto de la muerte". Y a veces, con gracia un poco pesada, "el puesto de la suegra". Y la verdad es que este asiento es el más peligroso para quienes viajan en automóvil. En otros tiempos, cuando los autos tenían todos el volante a la derecha, el puesto junto al conductor era el más arriesgado, ya que en caso de choque contra otro vehículo que viniera en la dirección opuesta, era evidente que la peor parte había de tocar al asiento delantero izquierdo.

Hoy. que el volante a la izquierda se ha generalizado, el puesto junto al conductor sigue siendo el más peligroso. Las estadísticas son de difícil elaboración, dada la complejidad y multiplicidad de aspectos que cada accidente ofrece al

https://argentoteca.blogspot.com

ASIENTO PROHIBIDO

examen especializado. Queda, a pesar de todo, evidenciado que entre los ocupantes de un automóvil que sufre un choque, el que viaja en el "puesto de la muerte" paga más caro que todos, a veces con la vida, el placer de poder estirar las piernas cómodamente, y gozar del espectáculo de la máquina que devora kilómetros y kilómetros de asfalto sin un segundo de respiro.

HABLAN LOS QUE SABEN

Hemos hablado con corredores, constructores de automóviles, policías de tránsito, y todos concuerdan en atribuir al puesto falta la triste fama que se ha ganado.

"Es obvio que sea así —nos dice un técnico—. El que viaja junto al piloto está tan expuesto como el piloto mismo, con la desventaja de que no tiene un volante de donde aferrarse y, sobre todo, porque no tiene la percepción neta e inmediata del piloto sobre el peligro que se presenta. El conductor está tenso en la guía del vehículo, su conciencia está vigilante, sospecha peligros aun donde éstos no existen. En cambio, el acompañante está distraído, conversa, mira las chapas y los colores de los coches que pasan, gira hacia atrás y charla con los compañeros de viaje. El golpe lo toma de sorpresa: despierta en un hospital o no despierta nunca."

¿Y los chicos? Hay que escribirlo sin retaceos: hacerlos viajar adelante, solos o en los brazos de la madre, es sencillamente criminal. Ésta es la única definición posible.

Si uno se para a la entrada de una carretera podrá comprobar muy fácilmente que la costumbre más difundida es la de llevar los niños en el asiento delantero. Hemos preguntado a los interesados y casi todos han admitido que se percatan del peligro.

LAS MUJERES DEBEN COMPRENDER

"Siempre le digo a mi esposa de sentarse atrás con los chicos —dice uno—. Pero ella me dice que si debo morir yo, quiere morir conmigo". La respuesta no es demasiado consciente, pero las mujeres son así de fatalistas y, además, se comprende que un viaje largo, sentada atrás con los chicos, no resulta atrayente. Dejarlos solos atrás no se puede, porque los chicos juegan, gritan y las combinan de todos los colores. Entonces es común que el más chico, por lo menos, pase adelante, se siente entre el padre y la madre; o bien se acomode en la falda de ésta, con la cabeza a pocos centímetros del parabrisas, con el peligro ya no sólo de choque, sino de una brusca frenada.

TRISTES EXPERIENCIAS

De lo que pasa muchas veces, hay ejemplos a montones. Podemos citar otro suceso de la vida real. Un coche de media cilindrada viborea por la ciudad tratando de eludir las calles semaforizadas y en busca de un camino menos bloqueado por el tránsito. Adelante, un hombre guiando, y junto a él la esposa, con una niña de dos años en el regazo.

En su tortuoso camino, el auto avanza a poca velocidad. En un cruce desemboca velozmente un furgón. Una brusca frenada y nuevamente un choque de escasa violencia. Bajan los conductores y comienza una discusión que no dura mucho. La interrumpe un grito de alarma de la mujer: la niñita se ha desmayado. Corren hacia ella. No puede haber pasado nada, la madre la tenía en los brazos, bien apretada.

Ahora comienza una desesperada carrera hacia el hospital. Una carrera inútil: la niñita llega muerta. Ni siquiera una herida. Apenas una equimosis muy ligera sobre la sien izquierda. Veredicto médico: conmoción cerebral.

"Mata más la calle que los virus" —exclama alarmado un médico. Y entre tantas víctimas, justamente los niños son los más vulnerables, los que están más expuestos a sufrir consecuencias gravísimas, a menudo mortales, por los golpes recibidos en accidentes. Debe pensarse que dada su corta estatura, los niños sentados en el asiento delantero quedan con la cabeza muy próxima al tablero. Una detención imprevista y la frente de la criatura termina irremediablemente contra el sólido obstáculo del tablero.

PREVENGA Y NO LAMENTE

¿Cómo se puede defender la integridad física de un niño en un automóvil? Debe adelantarse que si el golpe es repentino y muy fuerte, poco, muy poco, es lo que puede hacerse. Lo mejor es apoyarse fuertemente con los pies adelante, enderezar el brazo hacia el tablero, echarse atrás fuertemente mientras se trata de cubrir la cabeza del pequeño, al mismo tiempo que se lo aprieta contra el cuerpo.

Lo mejor, en fin de cuentas, es no viajar en el asiento delantero. Y en el caso de que las cosas vengan del modo peor, toca al conductor agotar todas las precauciones en el manejo, pensando que lleva una carga extremadamente delicada.

El cinturón de seguridad es tema aún controvertido por gente que piensa en un incendio, en una caída al agua o aun en un capotar en carretera de tránsito veloz. La idea, de todos modos, es que en caso de accidente el primer cinturón a desprender debe ser el del niño.

El problema de la seguridad de los niños es importante, aunque no todos lo aprecien de ese modo. Un policía caminero nos decía: "A menudo vemos transitar máquinas cargadas de paquetes, de valijas y de chicos retozones, excitados por la carrera y las cosas que ven. A menudo los vemos junto al padre que conduce, distrayéndolo y entorpeciendo la necesaria libertad de sus movimientos. Muchos padres son demasiado indulgentes, dejan hacer a los chicos, que inclusive maniobran con la radio poniéndola a todo volumen. ¿Cómo es posible que un piloto conduzca bien su vehículo? Esto no es ya una cuestión de reglamento de tránsito. Es una cuestión de adquirir buenas costumbres y de educarse, eligiendo lo mejor.

Y en nuestro caso, lo mejor es desechar como malo y pernicioso el uso del asiento delantero por los niños. *

https://argentoteca.blogspot.com

Las múltiples aplicaciones de

Telgo-plast

permiten encontrarlo en las más diversas formas. En la decoración de interiores, por ejemplo;

Telgo-plast

es un elemento insustituible para revestimientos de paredes, muebles, tapizados, etc. Con

Telgo-plast

también se confeccionan valijas, portafolios, carteras, bolsos, etc. Pero donde se pone de manifiesto con mayor evidencia la bondad de

Telgo-plast

es en la tapicería de los automóviles. Es en este aspecto que exige material noble, fuerte, resistente y elegante , donde

Telgo-plast

demuestra estar a la vanguardia. Dése la satisfacción de comprar lo mejor en plástico telado. Pero, asegúrese! Fíjese en el revés: debe llevar estampada la marca

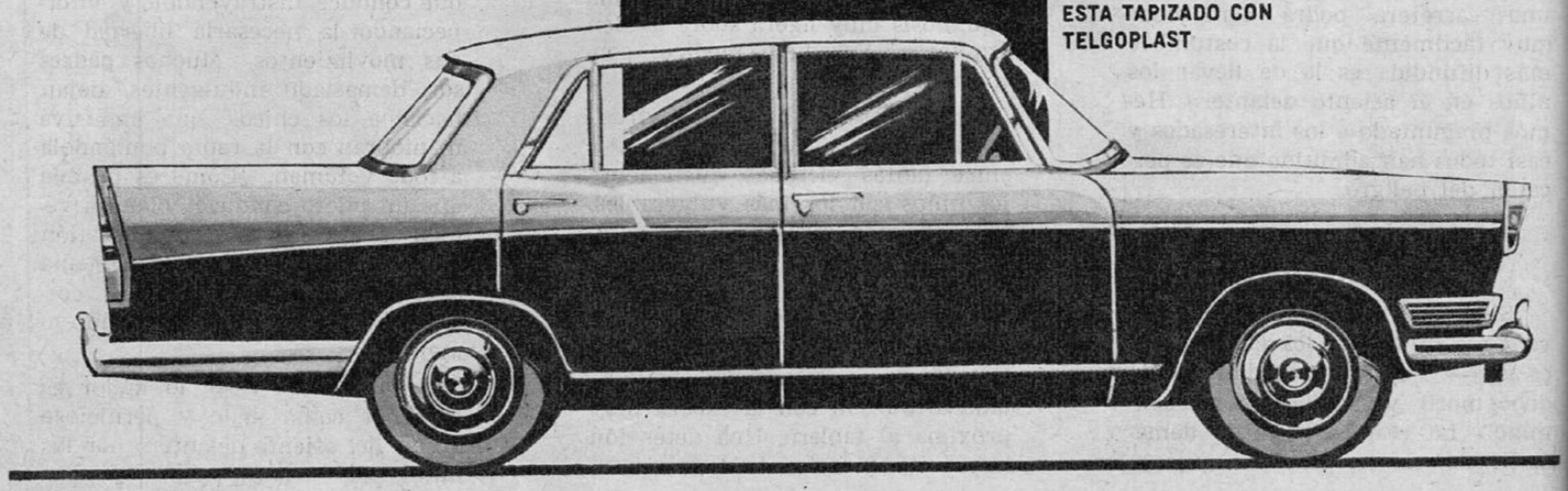
Telgo-plast

HULYTEGO S.A.

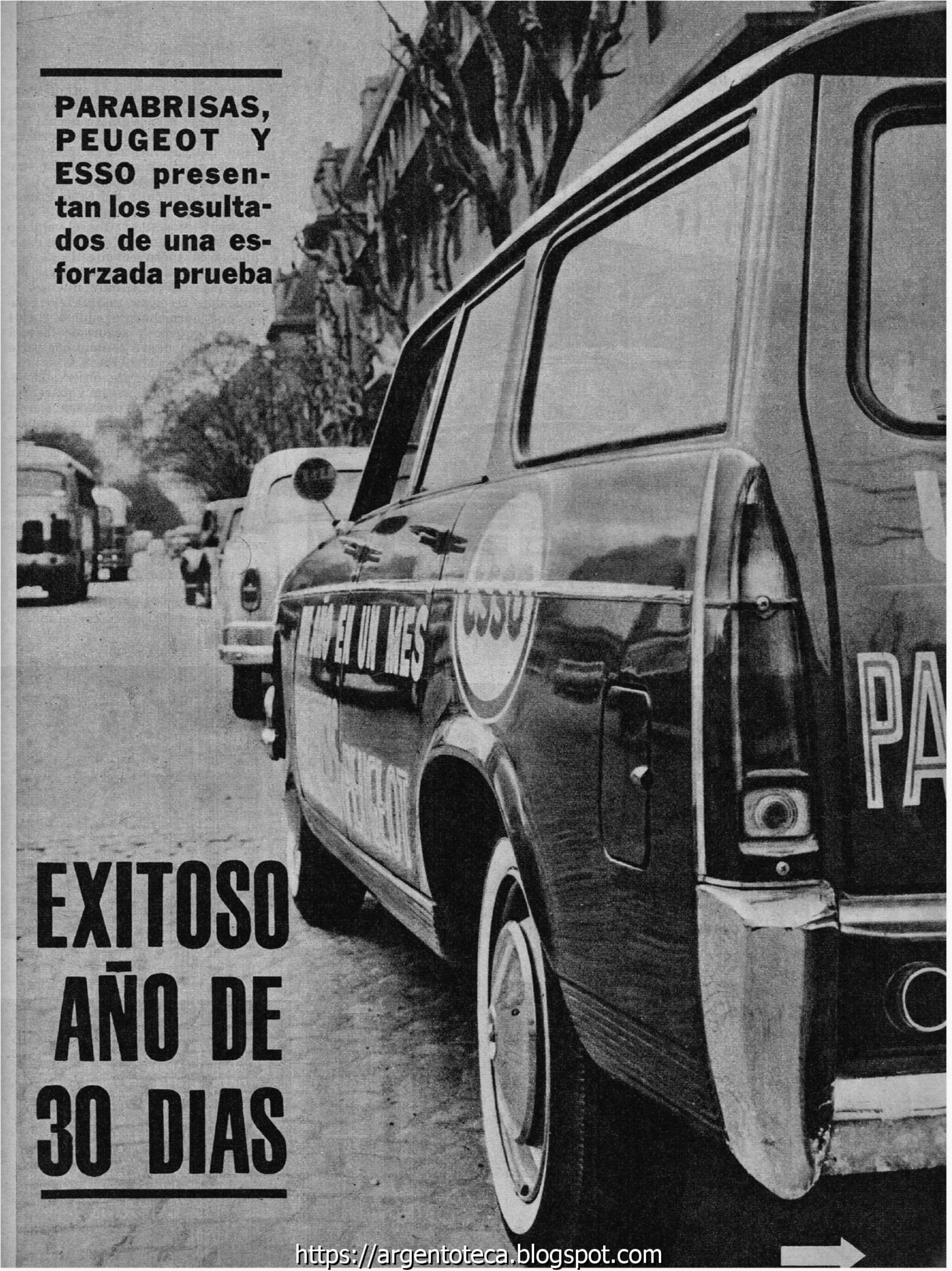
Resiste al uso y al abuso

TAPIZADOS
DECORACIONES
DE PAREDES
PUERTAS PLEGADIZAS

TAMBIEN EL TAXI
DI TELLA 1500
ESTA TAPIZADO CON
TELGOPLAST



https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com

EXITOSO AÑO DE 30 DIAS

Con todo éxito terminó el 10 de octubre la prueba "Un Año en un Mes", organizada juntamente por PARABRISAS y por IAFA S. A., durante la cual una rural Peugeot 404, en estado perfectamente normal, recorrió 20.162 kilómetros de itinerario mixto con dos tramos granbonaerenses, más la vuelta completa al circuito del Gran Premio Internacional de Turismo.

Durante esos kilómetros, el vehículo prácticamente no tuvo fallas. Se experimentaron inconvenientes con recalentamiento en zonas montañosas durante días de calor muy intenso; la impresión recogida es que el radiador que normalmente equipa el 404 es algo pequeño y seguramente será objeto de un nuevo estudio por parte de los técnicos de IAFA S.A.

Aparte de ese detalle, observable solamente en condiciones muy extremas, no tuvimos ningún problema con el vehículo, ni durante las dos "etapas" ciudadanas ni durante los kilómetros cubiertas en la ruta. Durante la parte correspondiente al recorrido del Gran Premio Standard, el coche fue conducido por nuestros técnicos, Sres. Emilio R. del Valle (N.) y Guillermo Mártire, quienes regresaron a Buenos Aires muy favorablemente impresionados por el coche.

Posteriormente a la finalización de la prueba, tuvimos oportunidad de andar con él; sólo los carteles pintados dan la pauta de que el coche anduvo

Foto 1: Se ve la Rural Peugeot 404 probada por PARABRISAS en el abastecimiento de ruta en San Miguel de Tucumán, Servicentro Alberdi. Foto 2: comprobaciones finales en el dinamómetro de Viel Temperley y Victorica. Foto 3: alto en la ruta. Cargando nafta especial en Nonogasta, en un envío especial de Esso. Foto 4: otra vez Esso, pero esta vez en Jachal, donde tampoco hay nafta "premium". Foto 5: alistando la rural de fábrica que hizo el recorrido de ruta con la de PARABRISAS.

https://argentoteca.blogspot.com

tantos kilómetros en tan poco tiempo. El motor picaba suavemente y con potencia, y la suspensión estaba "tal cual".

Observamos que el motor estaba equipado con un "Fas-Filter", marca de filtro de aire que está interesando mucho a los fabricantes de automotores en los últimos tiempos, y que IAFA adoptó como equipo de norma.

Antes y después de la largada de la prueba, hicimos ensayos de potencia suministrada a la rueda con el dinamómetro Clayton de Viel Temperley y Victorica, obteniendo cifras que ponen en evidencia que la potencia no cayó en forma remarcable, y más aún, que a 4.500 rpm. la potencia a la rueda, obtenida en cuarta velocidad (directa), aumentó levemente.

	ENSAYOS 10/9/63	ENSAYOS 14/10/63
2.000 rpm	24,5 HP	19 HP
2.500 rpm	31,5 HP	27 HP
3.000 rpm	35,5 HP	30 HP
3.500 rpm.	36,5 HP	34 HP
4.000 rpm	34 HP	34 HP
4.500 rpm	32 HP	36 HP

Interpretando estos resultados, hemos formulado la hipótesis de que el desgaste lógico de pistones, aros, válvulas, etc., se apreciaba mejor en baja velocidad, pero que a medida que el aumento del régimen iba compensando esas deficiencias, entraba a jugar el otro factor, a saber, la mayor "soltura" del motor ya caminado y con 23.000 kilómetros a cuestas. Se observará que la diferencia, inicialmente grande a favor del motor "nuevo" se va reduciendo hasta que en 4.000 rpm las dos curvas se cruzan y a 4.500 rpm ya impera el motor "viejo".

La compresión decayó, pero no en grado demasiado remarcable:

	MEDICION 10/9/63		MEDICION 14/10/63	
Cil. Nº 1	155	libras/pulg²	135	libras/pulg²
" " 2	155	"	140	"
" " 3	155	"	135	"
" " 4	150	"	140	"

Destacamos que la norma de la fábrica Peugeot es numerar los cilindros de atrás para adelante, es decir, de la mampara parallamas al ventilador. Las otras fábricas, en general, siguen el procedimiento opuesto.

La rural se equipó para el viaje con cinturones de seguridad marca "Salvex", cedidos por la firma productora de los mismos. En la posición del conductor se colocó un cinturón de tipo combinado cinto-bandolera; en la del acompañante, un cinturón de tipo bandolera solamente. Nuestro equipo otorgó las mejores calificaciones al tipo combinado, encontrándolo cómodo para manejar, aparte de sus reconocidas virtudes desde el punto de vista de la seguridad (por fortuna, no fue ensayado desde ese aspecto...). En cuanto al cinto bandolera sin agregado, no lo encontraron tan cómodo; más aún, lo objetaron como molesto después de algún tiempo de andar.

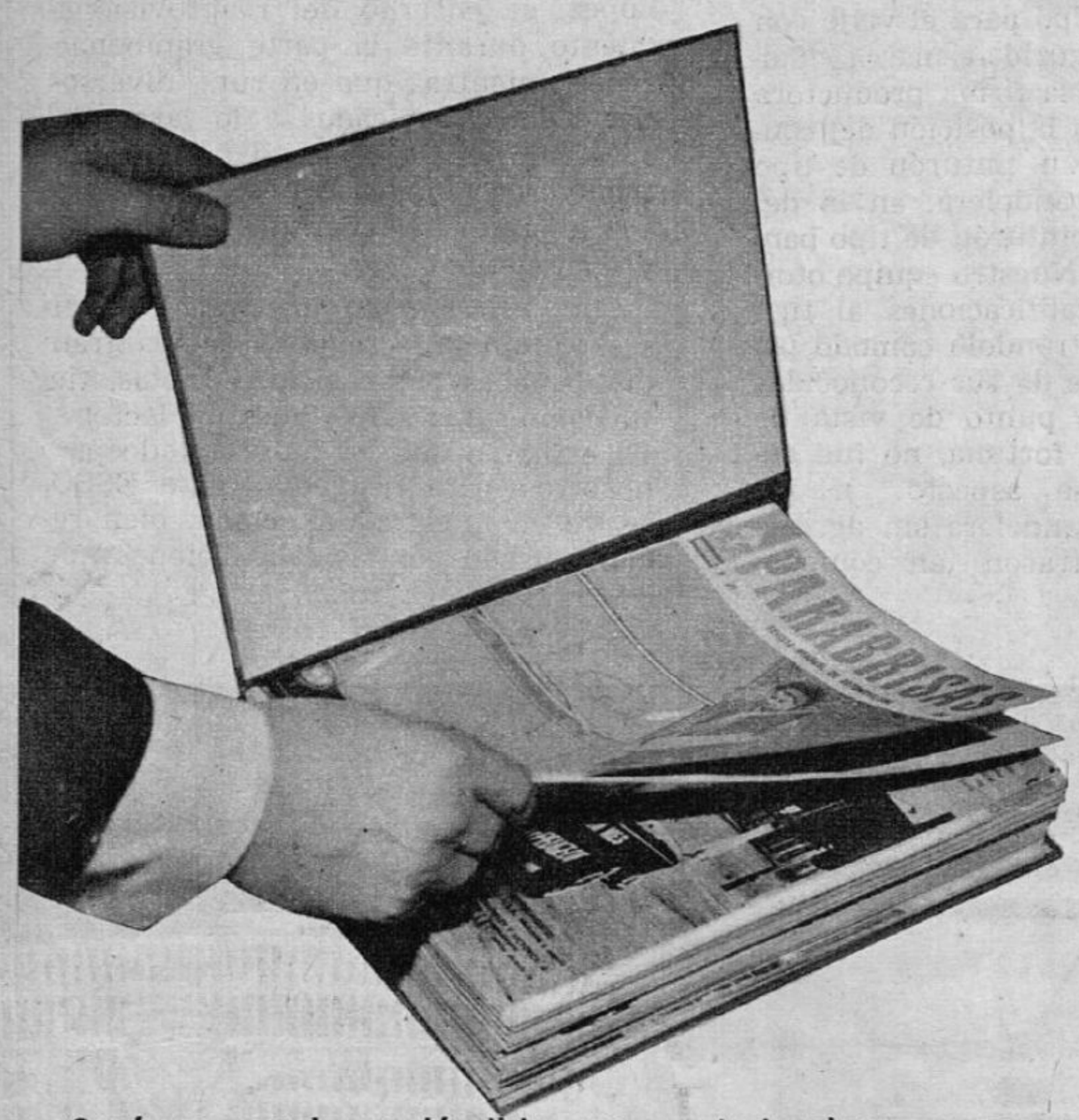
Recomendamos, entonces, el empleo del cinturón combinado, bandolera-cinto. En realidad, aumenta la comodidad de manejo, ya que "ubica" al conductor, evitando que se deslice en el asiento, o que tenga que sujetarse del volante para no verse desubicado. Y en cuanto a la seguridad, es indiscutible el veredicto de las estadísticas y el sentido común. ¡Por lo poco que cuesta un cinturón!

En cuanto al mantenimiento y reaprovisionamiento de la unidad, fue efectuado lo primero por el Centro de Mantenimiento Integral Man-Peu, en Lomas de Zamora, y lo segundo, por Servicentros de la cadena ESSO; el Servicentro "El club", de Vicente López, se encargó del reaprovisionamiento durante la parte grambonaerense, mientras que en ruta, diversos Servicentros ubicados a lo largo del recorrido del G. P. de Turismo, contribuyeron a que el 404 estuviera siempre a punto, en cuanto a lubricantes y combustible.

Con "Un año en un mes, Parabrisas" completa la segunda de sus grandes pruebas. Este ciclo de notas, tiene como fin, servir a nuestros lectores. El esfuerzo que ha representado para nosotros, para Peugeot y para ESSO, se ve en nuestra dimensión, bien recompensado por las felicitaciones que

https://argentoteca.blogspot.com

REGALESE Y REGALE UNA SUSCRIPCION DE PARABRISAS



Será un regalo espléndido, para usted mismo o para un amigo, que perdurará durante todo el año 1964 con las entregas mensuales de cada número de **PARABRISAS.**

Y en el precio se incluye la magnífica carpeta, que permite encuadernar y conservar en perfecto estado todas las revistas, y que se envía inmediatamente, junto con el número correspondiente a enero.

Decídase ahora mismo!

Precio total de la suscripción desde enero hasta diciembre 1964, con la carpeta para encuadernar los 12 números ..... $ 650.-

Envíe inmediatamente ese importe, personalmente o mediante giro o cheque sobre Buenos Aires a la orden de Ryela S. A. C., Piedras 113, Buenos Aires. Horario: lunes a viernes de 12 a 19 hs. No olvide indicar claramente nombre y dirección a la que deben ser enviados los ejemplares y la carpeta.

EXITOSO AÑO DE 30 DIAS

estamos recibiendo de nuestros lectores, desde que comenzó la prueba.

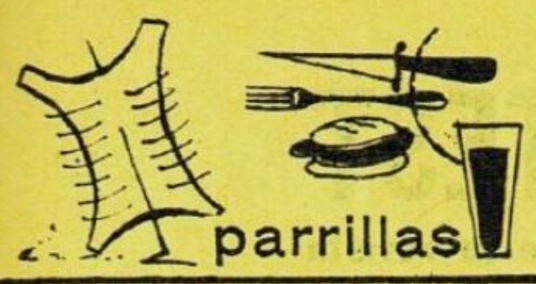
PARABRISAS agradece a todas las personas que intervinieron en la realización de esta prueba, a la gente de Peugeot, a la gente de Esso, aquí y en la ruta.

En cuanto a los consumos, poco es lo que se puede decir, además de la cifra promedio de 9,5 kilómetros por litro. El automóvil transitó por escenarios muy diversos. Desde el asfalto de las ciudades, con sus kilómetros hechos en el tránsito, con segunda y tercera, hasta el de las rutas, en donde los consumos se reducen y estabilizan, por caminos de arena que frenan el vehículo y por lo tanto, hacen subir la cuota de nafta, pasando por trepadas montañas, donde la primera y segunda son "de ley".

Estas variadas condiciones de marcha, exigirían un especialísimo estudio de consumos y en el cual se llegaría probablemente a cifras poco demostrativas para el usuario común. Desde condiciones ideales de marcha normal, con un consumo estabilizado a través de un gran número de kilómetros, hasta condiciones extremas a través de pocos kilómetros, escasa también, es la comparación que puede hacerse. Por eso hemos preferido dar la cifra promedio global del consumo: 9,5 kilómetros por litro. *

Un momento de la prueba frente a la agencia Peugeot de San Miguel de Tucumán.

https://argentoteca.blogspot.com



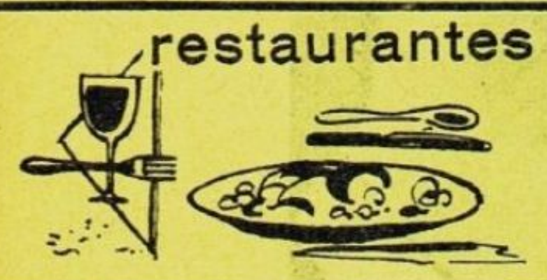
LA CARRETA

ASADOR CRIOLLO
PARRILLADA - CHIVITOS
POLLOS Y MATAMBRE AL BARRO
Av. L. G. San Martín 6902 70-8968
(Frente al Tiro Federal Argentino)

sepa también comer y pasar sus noches en el PUESTO 42

EL PARALELO

en la Costanera Norte
Unico con juegos para niños



COMEGA CLUB

ALMUERZO (Menú Fijo)
TE - COCKTAILS

¡A 100 metros de altura!
Hermosa vista
sobre el Río de la Plata

Corrientes 222 piso 19 - 31-5461

LOS ZUECOS BLANCOS

CHEZ HARRY DRESSEL
Restaurante, Salón de Té Holandés
Cocina Internacional
Repostería Propia
PILETA DE NATACION
Gran Parque Arbolado
Juegos Infantiles
Gral. Pacheco, Ruta Pav. 9, Km. 31,5

LA CASSEROLE

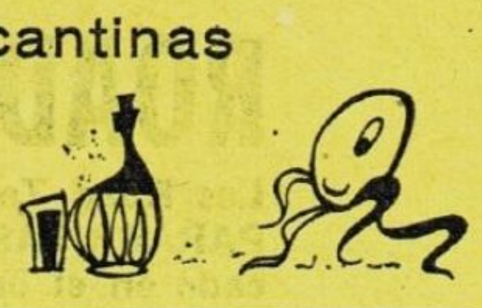
RESTAURANTE FRANCES
ATENDIDO POR CESAR
Carlos Calvo 2000 23-3048

EL GALLO DE ORO

RESTAURANTE
Abierto desde 20,30 hs.
O'Higuins 1725 - 76-1767

POSTA DEL PLATA

TRADICIONAL RESTAURANTE
SALON DE TE
Ramsay 2546 70-8783
Frente al Club Hípico



LA BOCA... EN BELGRANO
Cantina
RINCON DE LA BOCA

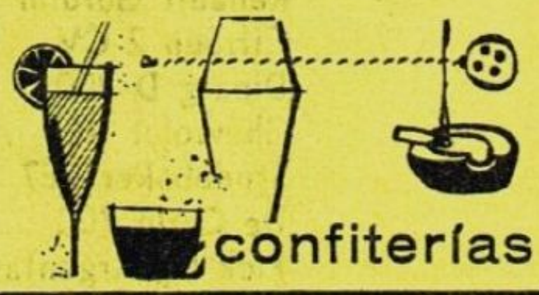
Ya famosa y muy conocida en Bs. As.
MUSICA - CANCIONES - ALEGRIA
Figueroa Alcorta y Monroe,
Ramsay 2522
70-9996 (Frente al C. Hípico)

IL GOLFO DI SALERNO

GRAN CANTINA ITALIANA
Especialidad en Pizza a la Piedra
Mariscos y Pastas Caseras
Cánning 1300 54-7332

CANTINA GALLEGA

ESPECIALIDAD EN MARISCOS
Y PESCADOS
ABIERTO TODO EL AÑO
12 de Octubre 3151 3-0311
Puerto de Mar del Plata



DISCO ROJO

CONFITERIA BAILABLE
Encontrará el rinconcito amable
y distinto que Ud. buscaba
Martes a sábados desde 14 horas
Domingos desde 16 horas
Pedro Goyena 77 a media cuadra
de Av. La Plata

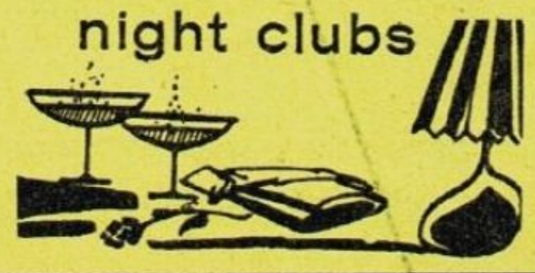
LA FONTAINE

CONFITERIA BAR PARISIENNE
COCKTAIL DANZANTE
Todos los días de 18 a 3 horas
Sonido Estereofónico
José M. Moreno 27 1° piso 43-0684

PARABRISAS ¡ LE DICE DIVIERTASE

KOKESHI

EN ORIENTE SIMBOLO DE AMOR
EN BUENOS AIRES RINCON DE DISTINCION
Av. Figueroa Alcorta 7536
Frente a River Plate



SUNSET CLUB

CENE Y BAILE EN EL LUGAR
MAS DISTINGUIDO DE OLIVOS
SENSACIONAL SHOW A CARGO
DEL ELENCO DEL TEATRO NACIONAL
Av. L. G. S. Martín 2845 791-9321

MAISSON DOREE

TE - COCKTAILS - NIGHT CLUB
LUGAR TRADICIONAL POR SUS SHOWS DE MEDIANOCHE HASTA LAS 4 DE LA MAÑANA. MUSICA DESDE LAS 17 HS.
Viamonte 548 Refrigeración 32-1152

ORFEO

CINCO LETRAS PARA SU NOCHE
"ORFEO"
CONFITERIA MUSICAL
Desde 17 horas
Pedro Goyena 599

ENAMOUR

NIGHT CLUB - RESTAURANTE
Cene y baile en un night club de ensueño sobre el Río de la Plata
Espora 3285, OLIVOS - 797-4892
(Altura L. G. S. Martín 2900)

es una producción de AGENCIA anamar TEL: 37-3548 y 99-4596 BUENOS AIRES

https://argentoteca.blogspot.com

FOR THE BEST DRINKS ONLY THE BEST

GILBEY'S

INDUSTRIA ARGENTINA

DRY GIN

DRY OLD TOM GIN

SI! PARA LAS MEJORES COPAS SOLO LO MEJOR...

GILBEY'S GIN

EL GIN INTERNACIONAL

ROAD TEST

Los Road Test de la revista PARABRISAS se han publicado en el orden que se da a continuación:

Fiat 1100	Nº 13
Kaiser Carabela	Nº 14
NSU - Prinz	Nº 15
Fiat 600 D	Nº 16
DKW Auto Union 1000 S	Nº 17
Bambi	Nº 18
Di Tella 1500	Nº 20
Renault Dauphine	Nº 21
Pick Up Argenta	Nº 22
Ford Falcon	Nº 23
Isard Royal T 700	Nº 24
Valiant V 200	Nº 25
Rambler C. C'try (Agot)	Nº 26
Pick Up D-100	Nº 27
Cadillac e Imperial	Nº 28
Peugeot 403	Nº 29
Renault Gordini	Nº 30
Citroën 2 CV	Nº 31
Dinarg D-200	Nº 32
Chevrolet 400	Nº 33
Studebaker 7E7	Nº 34
De Carlo 700	Nº 35
Pick Up Argenta 1963 ..	Nº 36
Volkswagen 1200	Nº 37

Antes que se agoten los números de la reserva, adquiera su ejemplar de PARABRISAS para tener la colección completa de la más importante radiografía de automóviles argentinos y extranjeros.
Pida PARABRISAS, personalmente o por carta, enviando giro postal o cheque sobre Buenos Aires a

RYELA
Piedras 113 - Capital Federal
T. E. 30-8022

Precio del ejemplar .... $ 55.—
Envío certificado agregar „ 10.—

https://argentoteca.blogspot.com

Esto es MAGNEFIL M. R.

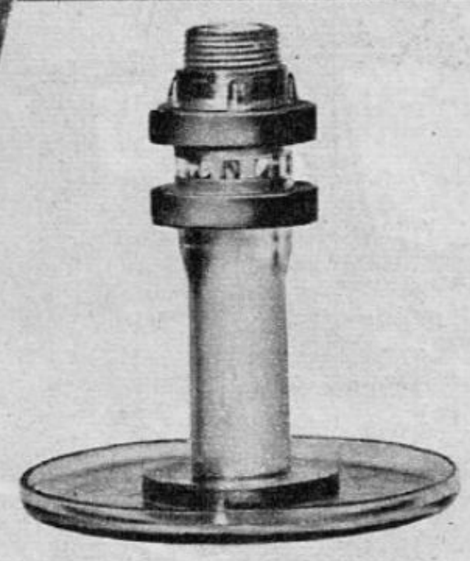
FILTRO MAGNETICO PARA ACEITE DE AUTOMOTORES

UNICO EN EL MUNDO CON COLECTOR MAGNETICO Y ESPONJA PLASTICA LAVABLE

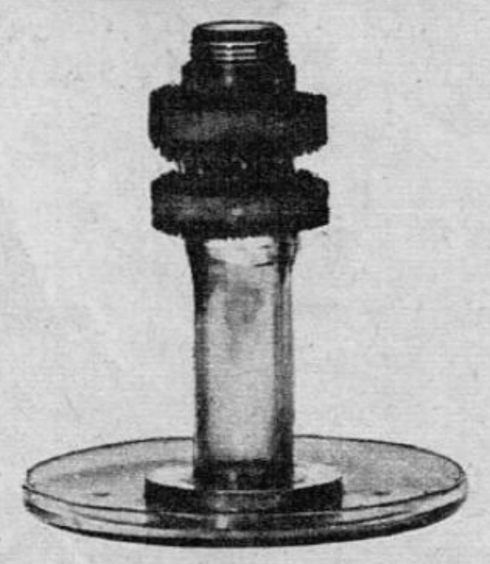
El invento más sensacional en el campo automotriz, en escala mundial! Nunca hasta hoy se había logrado obtener un sistema de filtración del lubricante, capaz de detener las partículas metálicas que circulan en suspensión en el aceite, de funesto resultado para la vida útil del automotor a nafta o diesel, por su efecto abrasivo... Partículas que hasta hoy "pasaban", pese a los distintos métodos de filtración en uso: estopa, papel, fieltro, etc... MAGNEFIL es el único filtro en el mundo que ELIMINA ESAS PARTICULAS METALICAS, porque ES EL UNICO FILTRO EN EL MUNDO CON COLECTOR MAGNETICO. Por lo tanto, el único que le evitará futuras rectificaciones y reparaciones onerosas.

RADIUX S. A.

Patentes: 130.776 - 124.419 122.029 Internacionales en trámite



ANTES DE COLOCARSE EN EL MOTOR, ASI APARECE EL COLECTOR MAGNETICO.



ASPECTO QUE PRESENTA CUANDO SE HAN RECORRIDO 1.500 KM.

• Véalo y adquiéralo en su taller o estación de servicio de confianza. Consulte con su mecánico.

● No es necesario ser experto en mecánica para comprender la extraordinaria importancia de este filtro, dado que es EL UNICO EN EL MUNDO que anula el efecto desgastador de las partículas metálicas en suspensión. MAGNEFIL, por otra parte, ha afrontado durante meses severas y exhaustivas pruebas en L.E.M.I.T. (Laboratorio de Ensayos de Materiales e Investigaciones Tecnológicas) de acuerdo con el C.I.A. (Centro de Investigación Automotriz), dependiente del I.N.T.I. (Instituto Nacional de Tecnología Industrial). En sus manos, señor automovilista, queda el resultado, como surge del Informe Nº 419

SENCILLO - PRACTICO - SE COLOCA EN LAS CARCAZAS COMUNES EN LUGAR DEL ELEMENTO ACTUAL. DURACION ILIMITADA.

CON MAGNEFIL USTED CAMBIARA DE COCHE PERO NO DE FILTRO

MAGNEFIL

Distribuidor exclusivo en toda la República:

COMPACTA S. A. AV. JULIO A. ROCA 610 - 2º PISO - T. E. 30-8633 - Bs. As.

Se necesitan agentes en todo el país.

https://argentoteca.blogspot.com

VOLKSWAGEN

Siguiendo la serie de tests extranjeros, probamos el popular Volky.

https://argentoteca.blogspot.com

ROAD TEST EXTRANJERO Nº2

El Volky 1200 es el coche más exitoso de la industria brasileña; una versión hecha en ese país fue testeada por QUADRO RODAS.

El Volkswagen es un verdadero fenómeno del siglo XX. Cuando las fábricas competidoras gastan sumas ingentes en periódicas renovaciones de estilo, VW mantiene invariada su forma de escarabajo. Aureo, para las finanzas de Wolfsburgo.

¿Por qué? Muchas fábricas competidoras quisieran saber la respuesta a esa pregunta. Pero en gran parte se debe a una palabra olvidada de siete importantes letras: calidad. Influye también la política contraria a la "obsolescencia planificada"; el Volky no cambia externamente y únicamente un especialista o un aficionado a la marca; puede distinguir un '51 de un '63 (ventanilla trasera, baguetas, faros de posición, tablero y volante son los cambios más importantes).

En nuestro país no tenemos Volkswagen de producción nacional; son todos importados. Pero un poquito "más arriba", la industria brasileña siembra 2.500 escarabajos por mes sobre las carreteras del gigante de América.

La carencia de producción nacional hace difícil que nosotros podamos tener un VW para testear. Hemos andado en el coche (¿quién no ha andado en un Volkswagen?), pero una cosa es andar y otra, hacer un test. Por eso pedimos a nuestra hermana brasileña, QUATRO RODAS, el Test que ellos hicieron del sedán que desde enero de 1959, produce en Sao Paulo la Volkswagen do Brasil S.A. Y de cada dos autos producidos en el Brasil, uno es un escarabajo de oro.

HISTORIA

El primer Volkswagen fue presentado en 1939 en el Salón de Berlín. El genial concepto del no menos genial Ferdinando Porsche obedeció a la búsqueda de una solución para resolver una crisis de falta de producción que se iba zanjando a medias, comprando autos estadounidenses (para Europa, demasiado grandes y demasiado voraces de combustible, pero ¡no había otra cosa!).

Porsche empezó a trabajar alrededor de 1938, y cuando el gobierno alemán se enteró de su proyecto de hacer un auto del pueblo, lo apoyó en forma muy entusiasta. En 1939 comenzó una producción piloto que fue interrumpida cuando las necesidades bélicas obligaron a volcar la fabricación al modelo militar. A todo esto, muchos millares de pequeños inversores quedaban en poco airosa situación; embelesados por el canto de sirena gubernamental, habían ido depositando sus ahorros como adelanto de la compra de un Volkswagen que, luego, nunca aparecería. Después de la guerra, los inversores defraudados iniciaron un largo juicio durante cuya vigencia, la fábrica era de alguien pero nadie sabía exactamente de quien.

Para esto, ya un grupo de obreros había comenzado a protagonizar una de las facetas del "milagro alemán"; aunque todos decían que después de la guerra el Volkswagen ya no se vendería, en 1945 ya produjeron 7.700 unidades, cifra notable si se piensa que los bombardeos habían reducido las ¾ partes de la fábrica a lúgubres escombros.

LA TECNICA

El Volkswagen tiene un motor trasero de cuatro cilindros enfriados por aire, dispuestos en forma horizontalmente opuesta y con ciclo motriz de cuatro tiempos. Con diámetro de 77 mm. y 64 mm. de carrera, la cilindrada es de 1.192 c.c., desarrollándose 36 HP DIN (40 SAE) a solamente 3.700 r.p.m., con la bajísima compresión de 6,6 a 1. La cupla motriz ocurre a 2.000 r.p.m. y alcanza un valor de 7,7 mkg. Los valores son muy reducidos..., pero precisamente por eso, es que el Volkswagen dura tanto. Encendido de 6 volts, marca Bosch. El carburador es un Solex 28 PCI de tiro descendente, con bomba de nafta mecánica.

La caja de velocidades tiene cuatro marchas, todas sincronizadas. No tiene "directa". El diferencial forma un solo grupo con la caja y el motor, y la relación de mando final es de 4,43 a 1.

No hay bastidor convencional, pero tampoco es "portante" la estructura; el auto está estructurado alrededor de un tubo central que soporta ambas suspensiones y el motor. A ambos lados de este tubo, una plataforma sirve de piso de la cabina, aparte de sus funciones como miembro integrante de la estructura general.

La suspensión trasera es típica de las realizaciones del ingeniero Porsche. Dos tubos paralelos cruzan la parte frontal del vehículo y contienen barras de torsión del tipo laminar (vale decir, un "paquete" de sección cuadrada, de láminas superpuestas). Cada rueda delantera está sujetada por dos bielitas arrastradas; una de las bielitas está fijada a las barras de torsión, y la otra se desplaza libremente.

La suspensión trasera es por "eje columpiante"; el diferencial está fijado al chasis, y de él cuelgan cañoneras articuladas que contienen los palières de tracción.

ESTETICA

Hasta aquí, informaciones sin opinión. De aquí en adelante, lo que del Volky piensan nuestros colegas de QUATRO RODAS.

La carrocería fue planeada hace más de 22 años y prácticamente no ha sufrido modificaciones, salvando la ventanilla trasera, los ventiletes y el refuerzo de los paragolpes. Sus líneas eran avanzadas para su época, y fue-

https://argentoteca.blogspot.com

ron trazadas en función de requerimientos aerodinámicos y funcionales. La racionalización se impuso a los dictados de la moda, creando una línea que es producto de su propia finalidad y no de los vuelcos de imaginación de los estilistas.

La época del vehículo está dada por detalles como el parabrisas plano, los guardabarros externos y el estribo prominente. Los faros son de tamaño muy grande; contrastan con la delicadeza del vehículo en general. Los paragolpes sobresalen mucho. Pero los cromados han sido usados con parsimonia y los trabajos de chapa estampada confieren al conjunto un aspecto elegante.

No tiene método inviolable de fijar la chapa patente. Las tazas de rueda son originales y vistosas, pero sobresalen demasiado, prestándose a los cordonazos y sus consecuencias (abolladuras y/o arranques en vilo).

TERMINACION

Los cromados son satisfactorios en aspecto y calidad. Hay opción de seis colores, bien elegidos y durables. El tapizado es muy bueno con algunos detalles que dejan que desear. En general, el acabado del VW es bueno.

INTERIOR

El aspecto interno de la cabina es bastante agradable. El panel de instrumentos es sencillo y está cruzado por una bagueta cromada. Lástima que el ajuste entre sector y sector no sea tan bueno como lo era en anteriores modelos. La gaveta es amplia pero carece de llave; el cenicero es central y bastante cómodo. El espejo retrovisor está montado sobre un eje común a ambas viseras; el espejo es de tamaño adecuado pero las viseras no son orientables hacia el costado. Debajo del panel, la bolsa del lavaparabrisas; por la rosca gastada, cada vez que se procuraba usarla, saltaba agua y mojaba el interior de la cabina. El túnel central ocupa bastante espacio, pero no hay forma de evitarlo, porque es la médulas de la estructura del vehículo.

El tapizado es de buen gusto y bien realizado (material plástico). Los forros de las puertas están bien cuidados, pero están mal hechos los tapizados de la parte debajo del panel y del baúl. La puerta izquierda tiene una útil bolsa y la derecha un posabrazos. Siendo ahora macizo, el posabrazos no sirve, como antes, para cerrar la puerta; y los picaportes, aunque son cómodos, no parecen tener la robustez necesaria como para efectuar esta operación. Las trabas de los ventiletes son duras y mal colocadas.

Atrás, los pasajeros disfrutan de tiretes para levantarse de los asientos. La iluminación interior es deficiente y de frágil aspecto. Hay un solo cenicero trasero, el del lado derecho. ¿Y si fuma el de la izquierda?

INSTRUMENTOS

Hay solamente dos instrumentos de aguja disponibles; el mayor es el velocímetro que incluye también el odómetro y las "luces de idiota". A su lado se encuentra el indicador del medidor de nafta. El velocímetro, de cuadrante circular, está marcado de 0 a 120 y tiene puntos de advertencia para señalar los cambios en cada marcha. La aguja tiene la punta algo chata. Además, cuando el auto se detiene, no vuelve exactamente a cero.

Las luces son: azul para faro alto; amarilla, dínamo; verde, presión de aceite, y, con dos flechas, el indicador de viraje, que nuestros colegas llaman con gráfica expresión "pisca-pisca". Indicador de nafta en cuartos de tanque.

COMANDOS

Los pedales están demasiado cerca entre sí, pero son accesibles y de funcionamiento suave. La palanca de los cambios, en el túnel central, es sumamente dócil. Adyacentes a ella, la palanca de freno de mano y la entrada de aire caliente. Volante de dos rayos, formato cónico; detrás, a la altura de los dedos de la mano izquierda, el interruptor del "pisca-pisca".

El botón de luz tiene tres posiciones (off, posición, carretera) y además, al girarlo, regula el reóstato del tablero. Limpiaparabrisas eléctricos con interruptor. Cebador manual con tirete. Arranque con la llave de encendido. La luz de cabina tiene un ingenioso control de tres posiciones; off, prendida, y relacionada con la llave interruptora de la puerta.

COMODIDAD

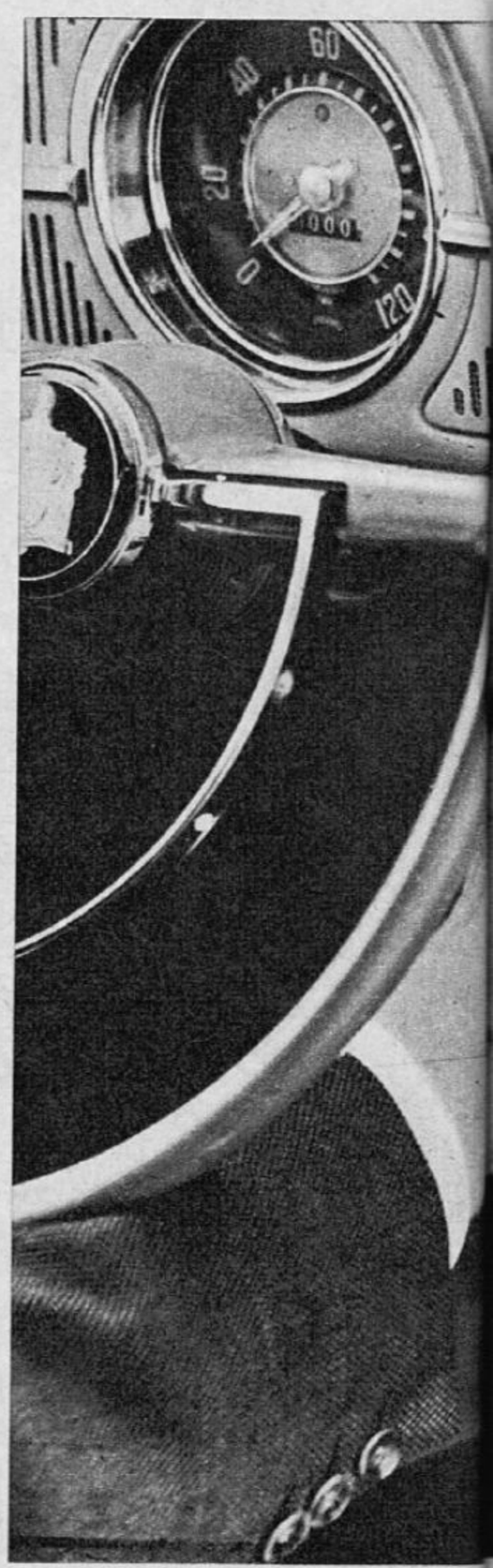
Conductor y acompañante viajan cómodamente; los asientos son anatómicos, de buena altura, y pueden ser corridos longitudinalmente en seis posiciones diferentes. Los respaldos tienen tres regulaciones. Razonable espacio para las piernas; algo limitado transversalmente.

Los pasajeros de atrás no gozan de las mismas comodidades. El espacio longitudinal es limitado, también el transversal; el techo es, por otra parte, bajo, aunque no lo es excesivamente, salvo para gente de alta alla. Los vidrios traseros son fijos.

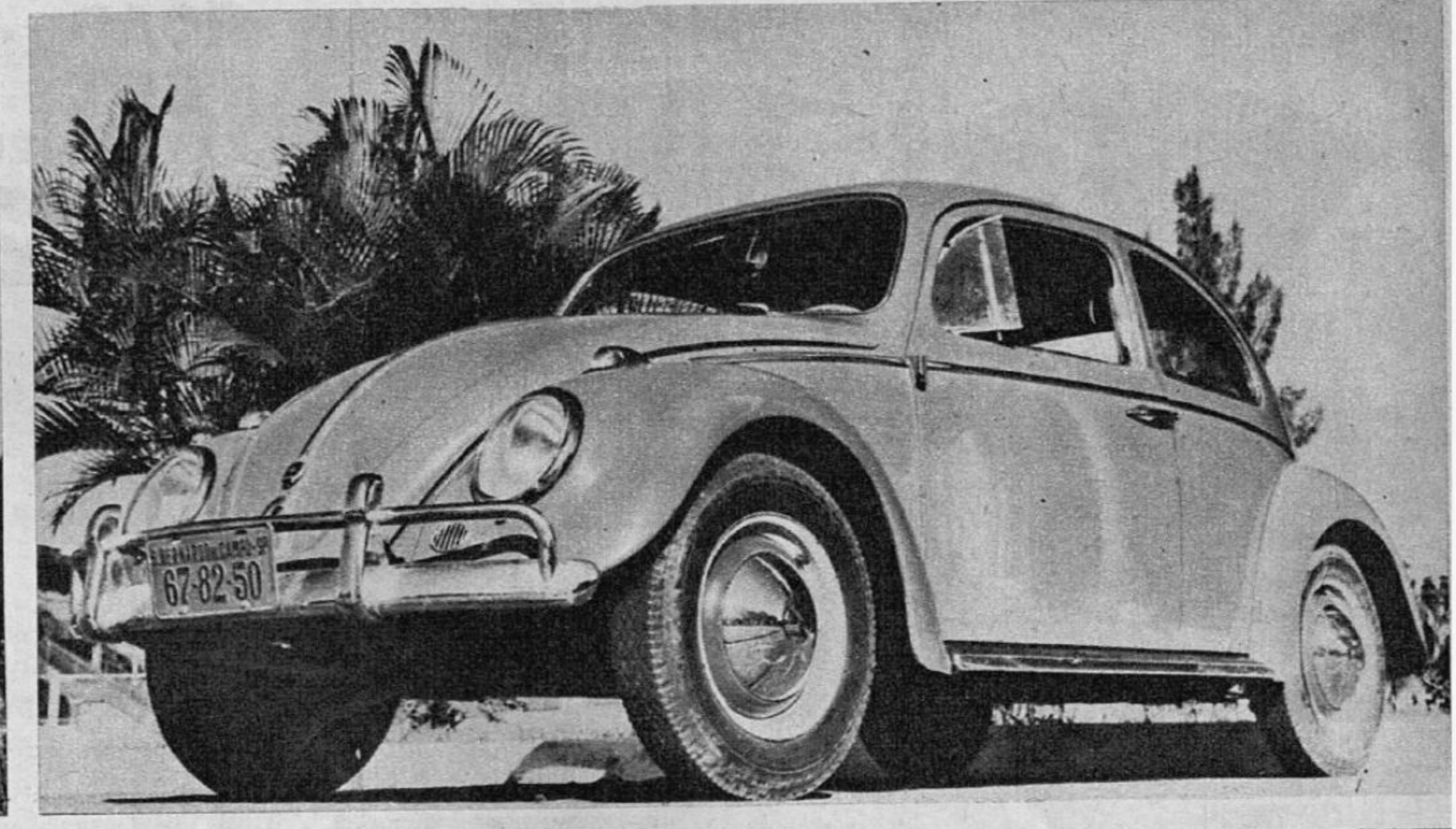
EQUIPAJE

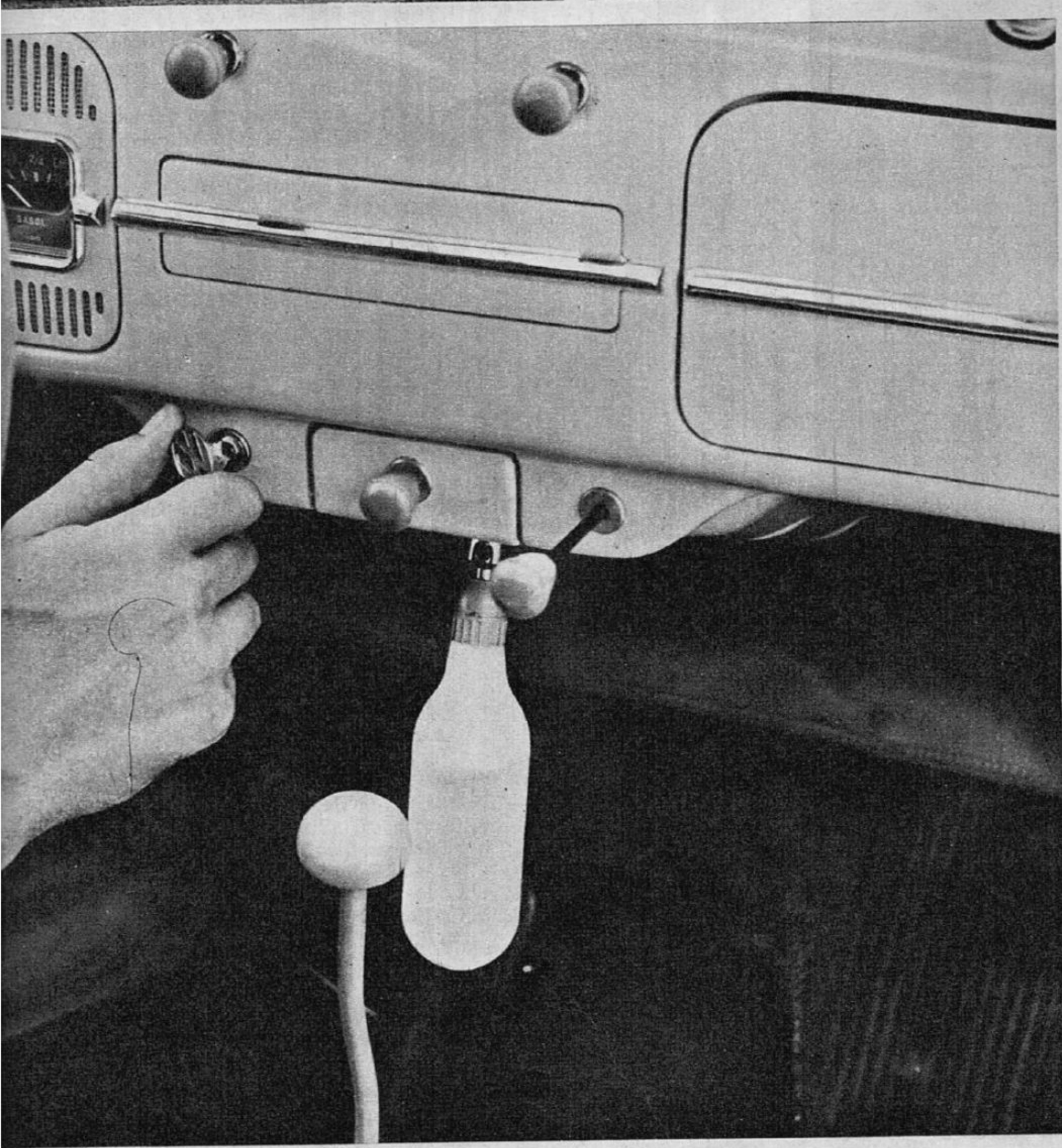
El Volkswagen tiene dos espacios para equipaje. Detrás del asiento posterior y en el baúl frontal propiamente dicho. El primero es más espacioso que el segundo, pero es incómoda la carga y descarga. El espacio en el baúl frontal se encuentra reducido por la presencia del tanque de nafta y rueda de auxilio. La capacidad total de bagajes es de 200 dm³.

ROAD TEST EXTRANJERO Nº 2



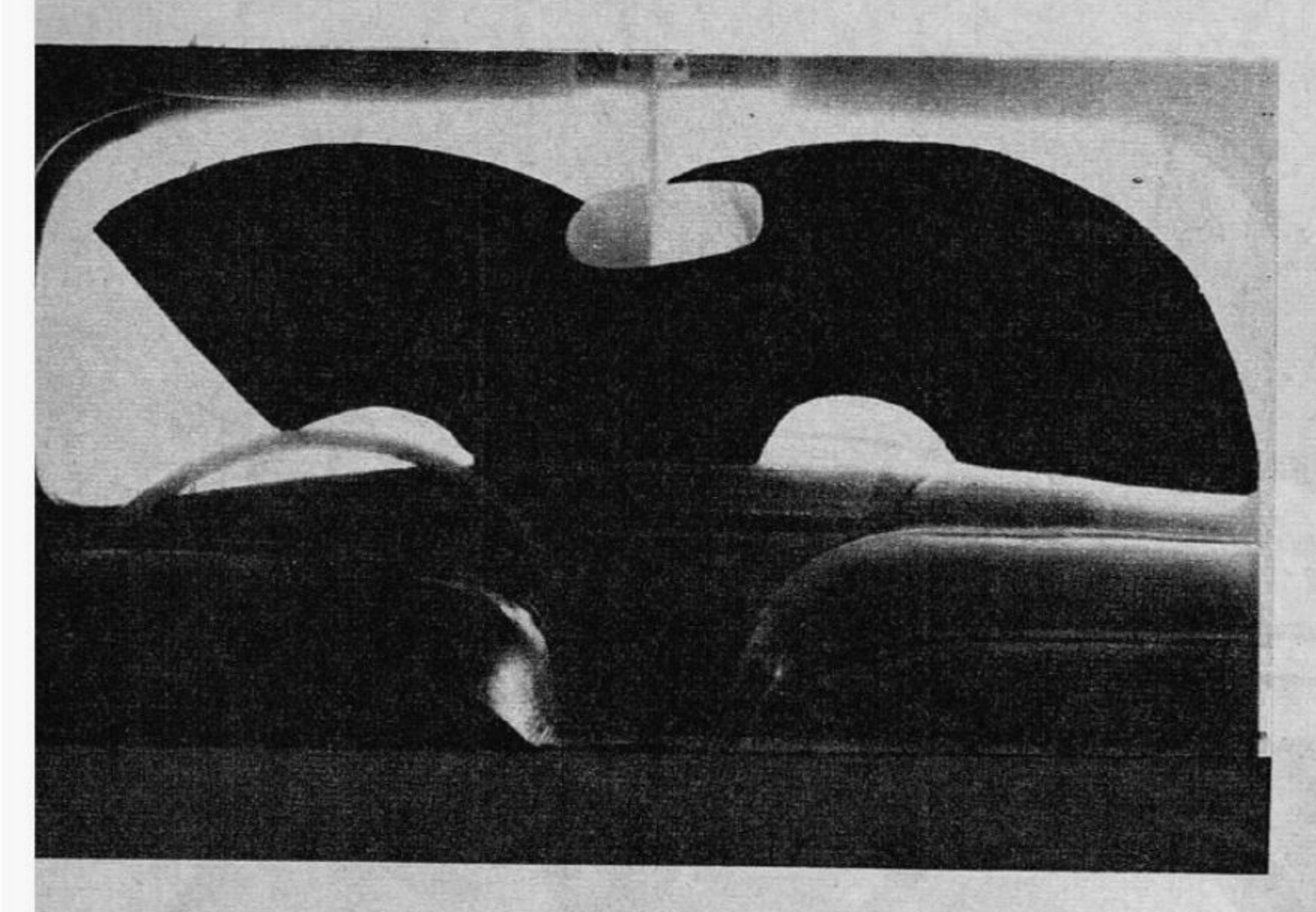
https://argentoteca.blogspot.com



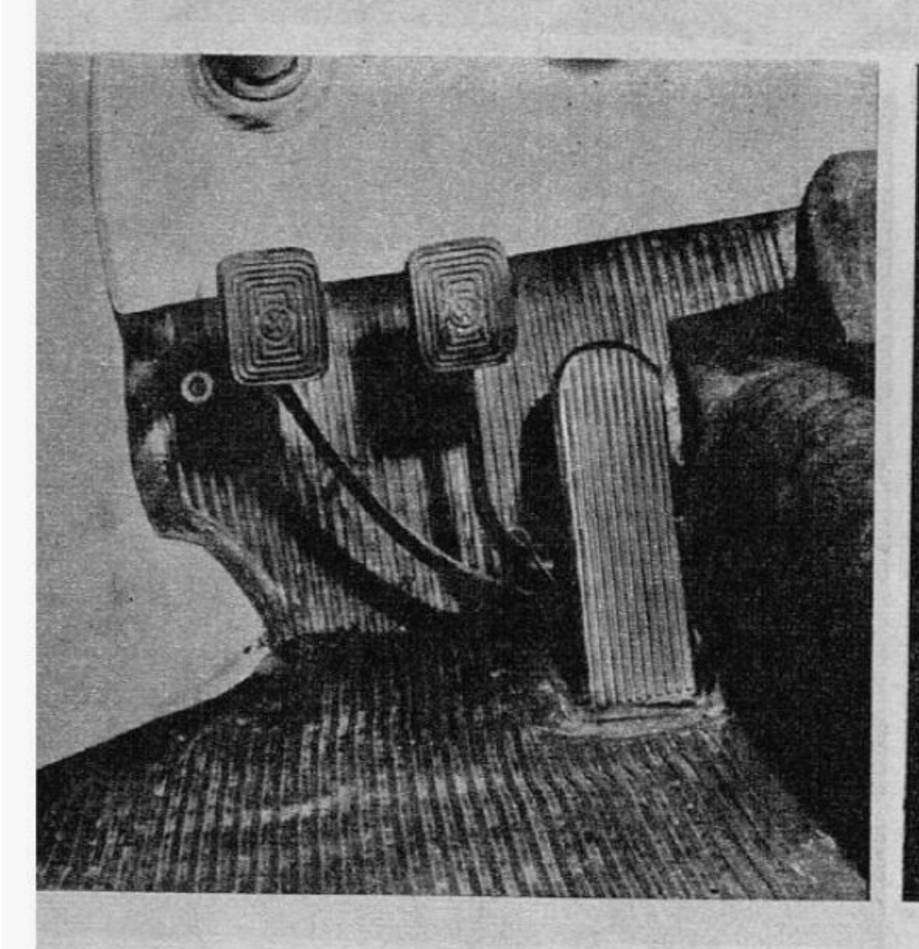


Arriba: En todos los países del mundo la clásica silueta de Volkswagen cubre los caminos. Actualmente la producción anual supera el millón de ejemplares de este coche, definido como el monotipo más exitoso del mundo después del Ford T. Izquierda: El arranque se da con la llave de contacto, que además tiene un dispositivo que evita que se accione el arranque con el motor en marcha. El cebador es de tipo manual, accionado por un tirador (sacado afuera en la foto). Abajo: El "rostro" del Volkswagen no es menos conocido que su perfil.

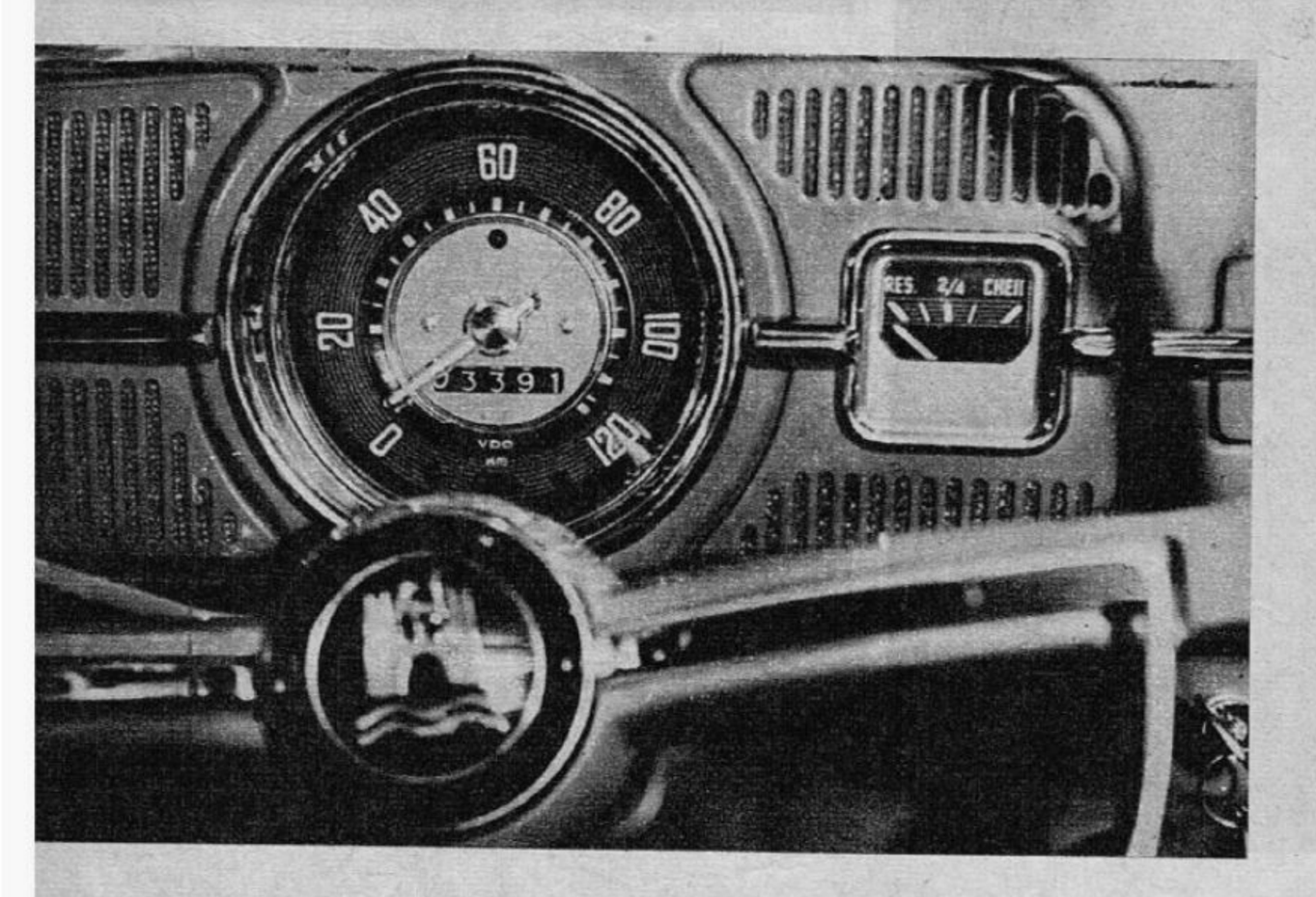
https://argentoteca.blogspot.com



ROAD TEST EXTRANJERO Nº2



La visibilidad frontal es buena, aunque el panel de instrumentos es alto. Los limpiaparabrisas barren muy bien. Izquierda: Los pedales están muy cerca. Sin embargo son de accionamiento liviano. El acelerador es cómodo. Abajo: Después de muchos años, la VW accedió a dotar a sus coches de un medidor de combustible.



ACCESORIOS

Como equipo de norma; ceniceros, viseras antisol, sistema de calefacción, lavaparabrisas, defensas de paragolpe, bolsa de herramientas, crique, correa de ventilador de reserva, manual y talonario para service.

IMPERMEABILIDAD

Satisfactoria en general, debido al piso carenado y adecuada protección. Sin embargo, penetra agua por los ventiletes y los burletes del baúl y el capot, si es lo suficientemente fuerte el chorro.

MANTENIMIENTO

El manual es claro y detallado sobre los distintos aspectos del mantenimiento. Las principales operaciones de mantenimiento son fáciles. El compartimiento de motor es accesible, siéndolo también los órganos accesorios del motor (carburador, dínamo, bomba de nafta, etc.)

La verificación de nivel de aceite es sencilla; también lo es el llenado del cárter, gracias a la óptima ubicación del tapón de carga. Poco accesible, en cambio, la batería, ubicada debajo del asiento trasero (que debe ser retirado para la verificación del nivel del electrolito). Para cargar combustible, es menester levantar el capot delantero.

MANIOBRABILIDAD

El comportamiento en ruta del Volkswagen puede considerarse notable. Tiene buena estabilidad, aceleración, dirección y frenaje. El motor responde impecablemente y lo ayuda una excelente caja de velocidades. No se inclina en las curvas y la dirección es liviana y precisa. Los frenos son excepcionales.

En ciudad su agilidad lo hace sumamente agradable; supera con facilidad el tránsito congestionado y puede ser estacionado en un espacio sumamente reducido.

VELOCIDAD

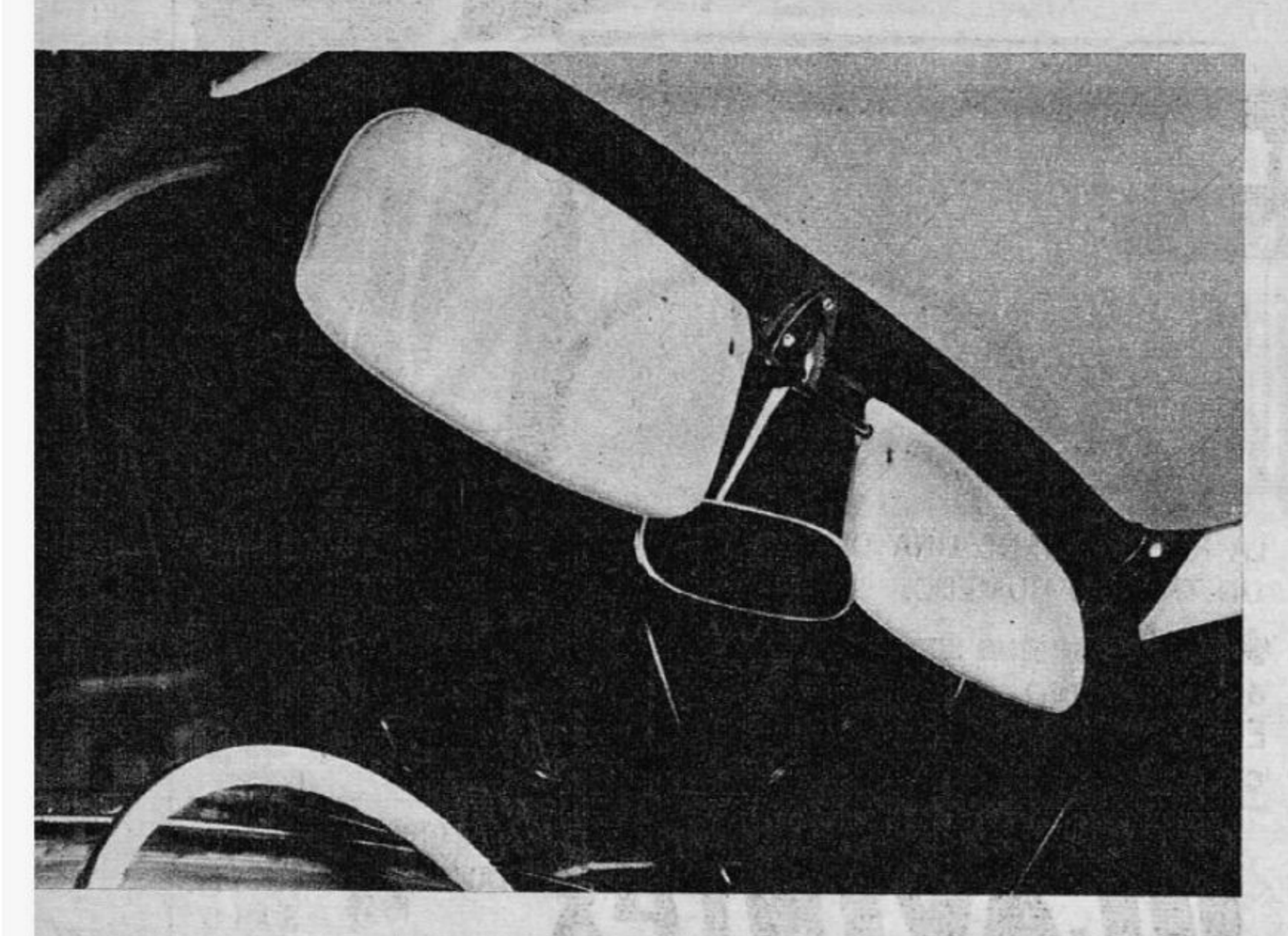
La más reciente caja de cambios tiene relaciones más cortas que la anterior. En consecuencia, la velocidad máxima es de 112 km/hora contra 118 anteriores. Sin embargo, la performance es más que satisfactoria para las condiciones actuales y, de todos modos, la velocidad máxima denunciada por fábrica es de solamente 110 km/hora.

ACELERACION

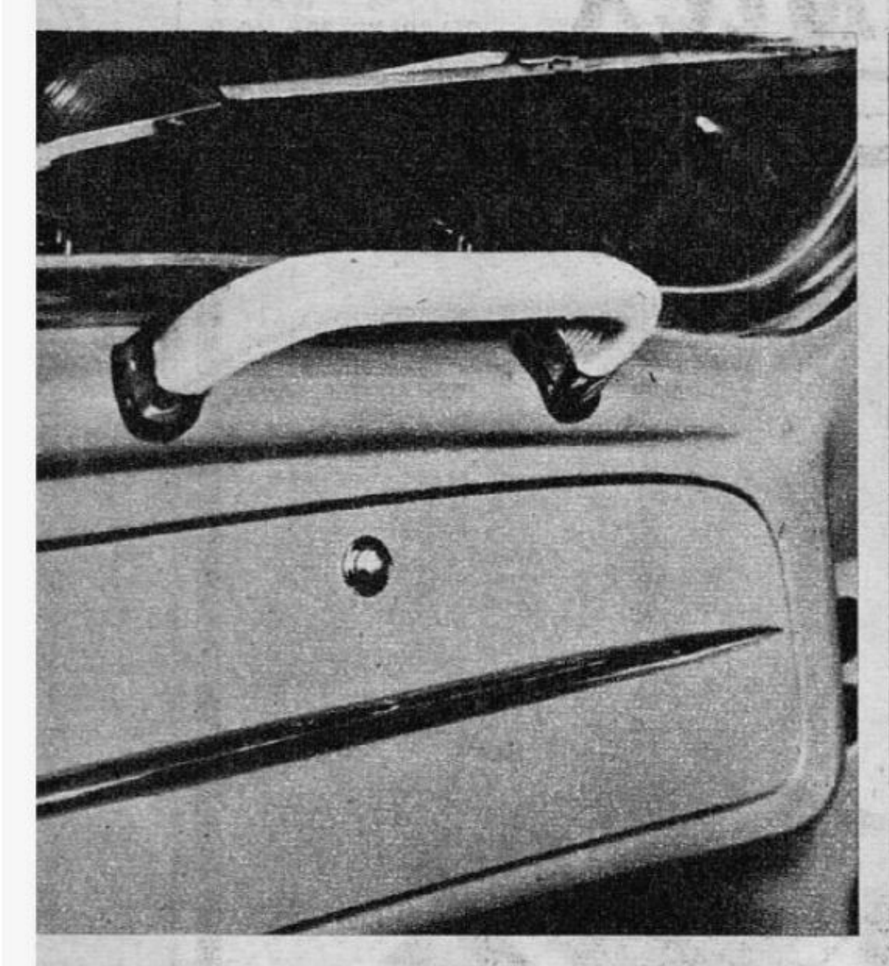
La modificación de las reducciones de caja, si bien afectó desfavorablemente la velocidad máxima, mejoró la aceleración, que es muy buena en todas las marchas. La "reprisse" es ahora verdaderamente notable. El mo-

https://argentoteca.blogspot.com

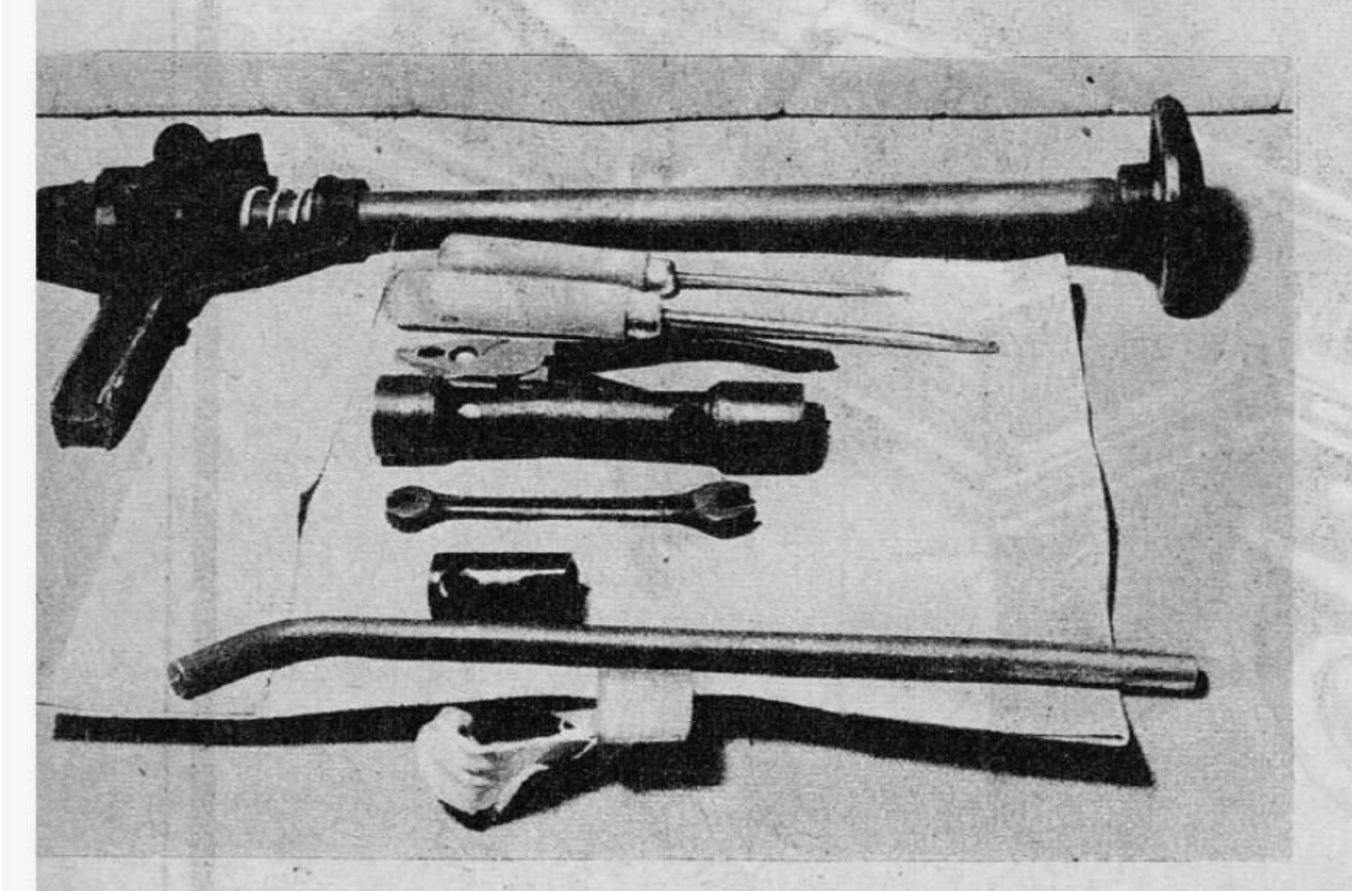
https://argentoteca.blogspot.com



ROAD TEST EXTRANJERO Nº 2



Arriba: viseras flexibles, comodidad sin peligrosos bordes cortantes (más de uno se ha "treponado" con viseras rígidas...). El espejo retrovisor es discreto. Centro: Sobre el tablero se encuentra un asa para que se tome el acompañante. No es muy estético (parece un agregado posterior) pero es práctico. Abajo: lote de herramientas que viene con el Volkswagen.



tor no acusa el sobrepaso ocasional de los límites de velocidad previstos para cada marcha.

El motor responde en forma pronta y vivaz al movimiento del acelerador. La aceleración en cuarta es menos vivaz; la "reprisse" es buena solamente arriba de los 70 km/hora.

La primera sincronizada facilita mucho el andar en ciudad.

ESTABILIDAD

El coche tiende a ser ligeramente supervirante, pero no lo es en forma molesta cuando transita sobre carretera pavimentada o con carga en el baúl frontal. Conviene tomar las curvas con motor, frenando antes y rebajando si es necesario.

DEMAS DETALLES

Los frenos son sumamente eficientes. Su consumo es bajo a altas velocidades, pero aumenta mucho en ciudad. Se obtuvieron 6,7 km/litro en tránsito urbano y 13,42 km/litro andando a 70/90 en carretera. Esta gama de 70 a 90 es la más económica para el vehículo en general. La dirección es liviana y se precisan 2,5 vueltas de volante de tope a tope. *

TEST VOLKSWAGEN

ACELERACION

De	0 a	20	km/hora	2,69"
"	0 a	40	"	6,69"
"	0 a	60	"	12,29"
"	0 a	80	"	21,34"
"	0 a	100	"	39,44"

DISTANCIAS DE FRENADO

De	20 a 0		0,94 mts.
"	40 a 0		5,56 mts.
"	60 a 0		16,22 mts.
"	80 a 0		23,47 mts.
"	100 a 0		43,44 mts.

CONSUMOS DE COMBUSTIBLE

En ciudad	6,32	km/litro
En ruta a 80	14,3	km/litro
En ruta a alta velocidad (110 +)	9,525	km/litro

ACELERACION DE 0 a 500 METROS

29" 6, trascurridos metros finales a 83,49 km/hora

VELOCIDAD MAXIMA

112 km/hora, promedio de varias corridas en sentidos opuestos

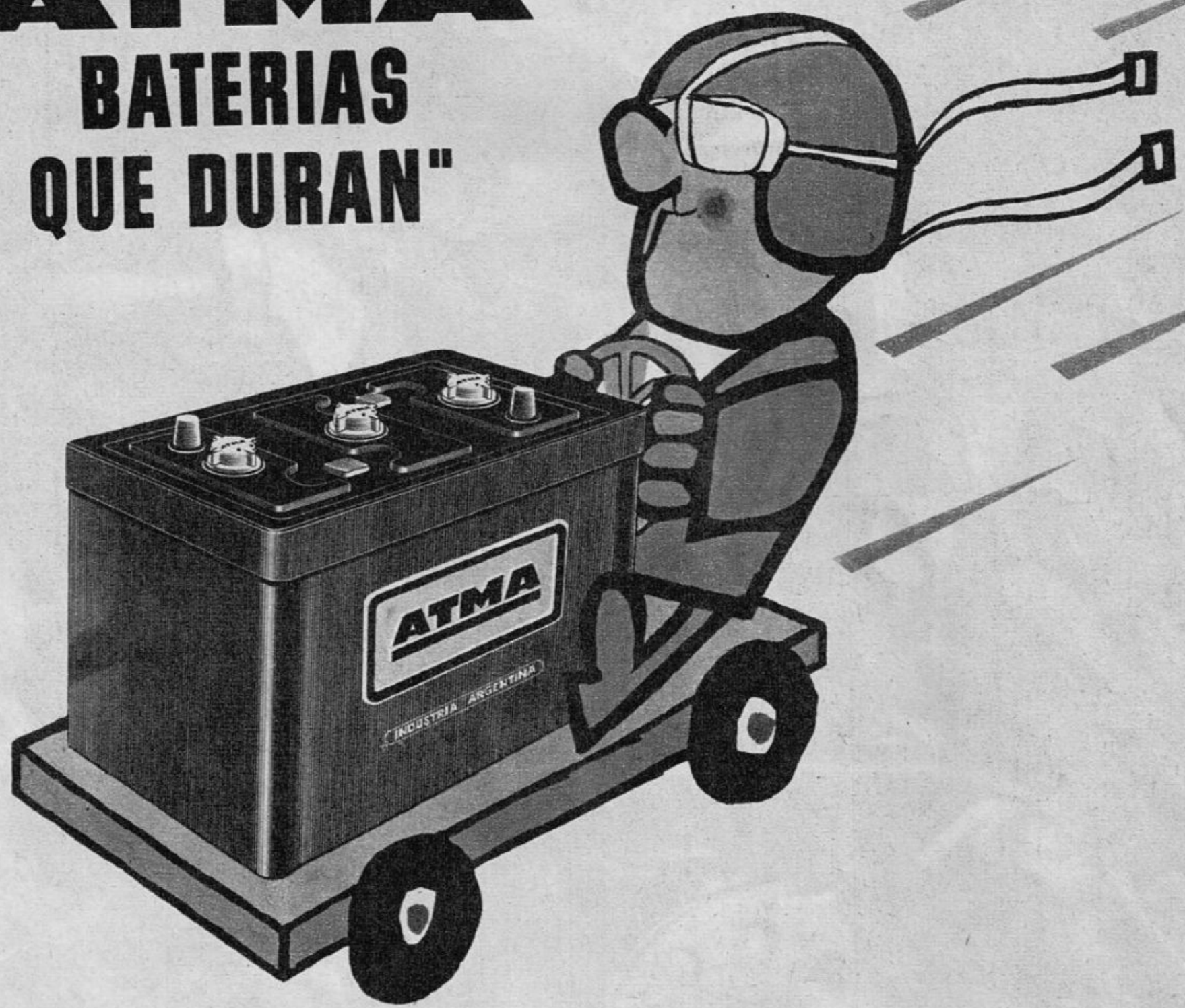
ERROR DE VELOCIMETRO

Auto	20	40	60	80	100
Reales ...	21,24	39,14	55,60	73,70	93,49

https://argentoteca.blogspot.com

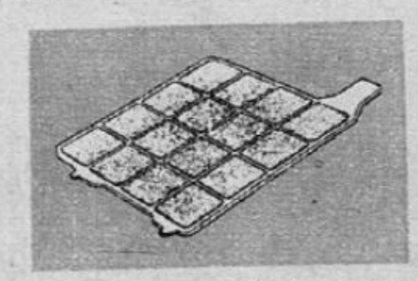
GOWLAND PUBLICIDAD

"POR FIN... ATMA BATERIAS QUE DURAN"

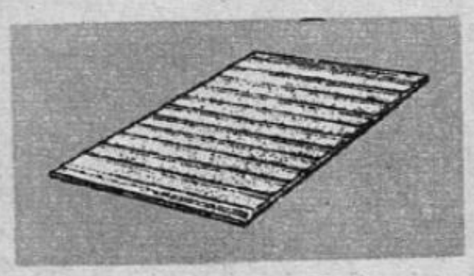


ATMA: Nombre corto, claro y tradicional, que identifica lo inconfundible: Calidad. Nombre que ahora lleva también la más nueva y revolucionaria Batería producida íntegramente en el país. Y que a sus sorprendentes ventajas suma el hecho de ser cargada en seco, para que usted, señor automovilista, señor transportista, pueda adquirir una batería totalmente fresca... como recién salida de fábrica!
Realmente, se trata de una batería excepcional, porque le ofrece:

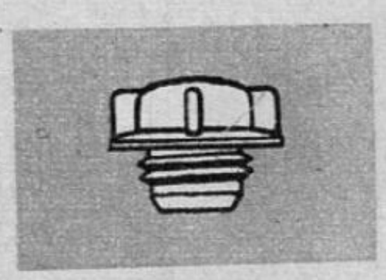
Monoblock Supercompacto: Resistente a las vibraciones y a las filtraciones por su estructura sólida.



Placas excepcionales: Fabricadas con rejillas sólidas de larga duración y buena adherencia del material activo, permitiendo la máxima retención de la carga.



Separadores Porvic: Microporosos, flexibles, resistentes, permiten la libre absorción del electrólito y facilitan a la batería el desarrollo de toda su fuente de poder.



Tapones con Laberinto Interno: Especialmente diseñados, permiten la libre salida del gas e impiden el escape del electrólito, evitando la corrosión!

UNA BATERIA DE DESTACADO RENDIMIENTO Y DURACION

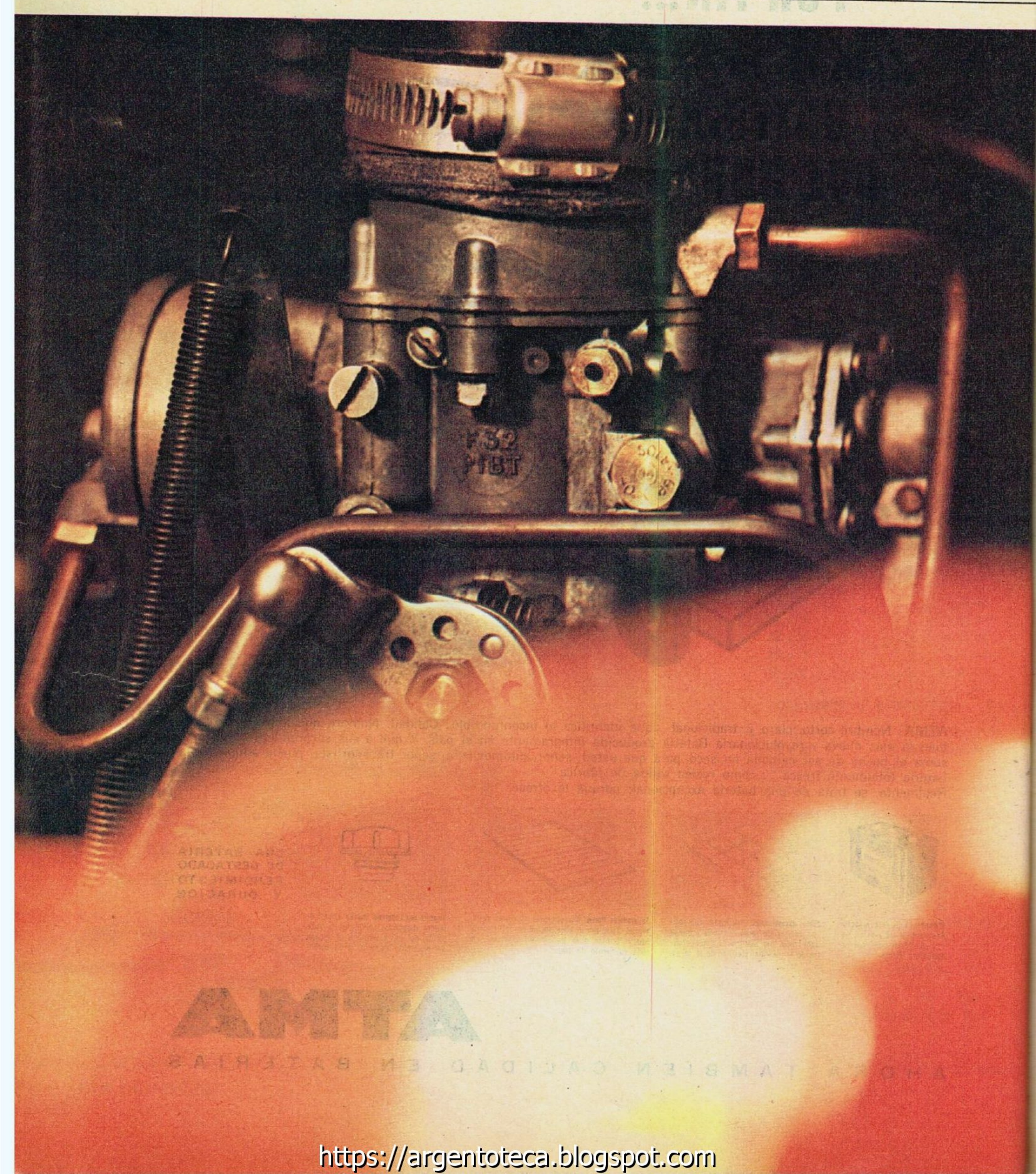
ATMA

AHORA TAMBIEN CALIDAD EN BATERIAS

https://argentoteca.blogspot.com

Ud. y el Motor ¿se conocen?

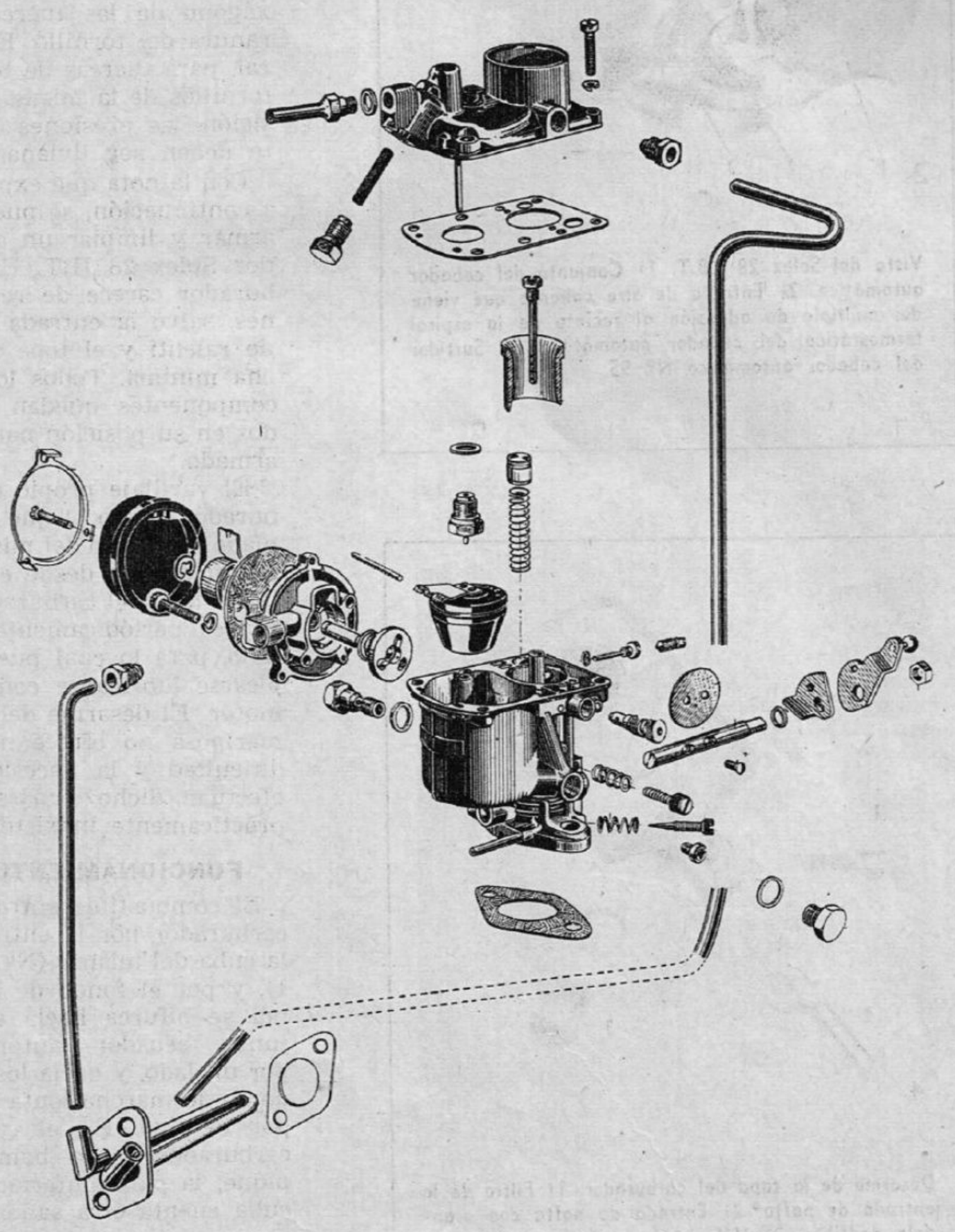
CAR



https://argentoteca.blogspot.com

BURADOR

Siguiendo estos pasos, Ud. no se convertirá en un técnico en el carburador Solex 28 IBT, pero va a poder desarmarlo, limpiarlo, volverlo a armar, y con un poco de suerte el auto tal vez ande de nuevo



Despiece completo y posición de armado del Solex 28 IBT.

El Renault Dauphine viene provisto de fábrica con un carburador Solex de tiro vertical descendente, modelo 28 IBT. El número 28 se refiere a los milímetros de diámetro de salida de la garganta del carburador, esto es, a la parte que va directamente conectada con el tubo de admisión. La denominación IBT se refiere a los accesorios del carburador, en este caso modelo, provisto con cebador automático.

El carburador Solex del Dauphine puede ser desarmado íntegramente con las herramientas provistas por el fabricante del automóvil, y que consisten, entre otras, en: tres llaves fijas de 8/10 mm, 9/12 mm y 14/17 mm respectivamente, y un destornillador.

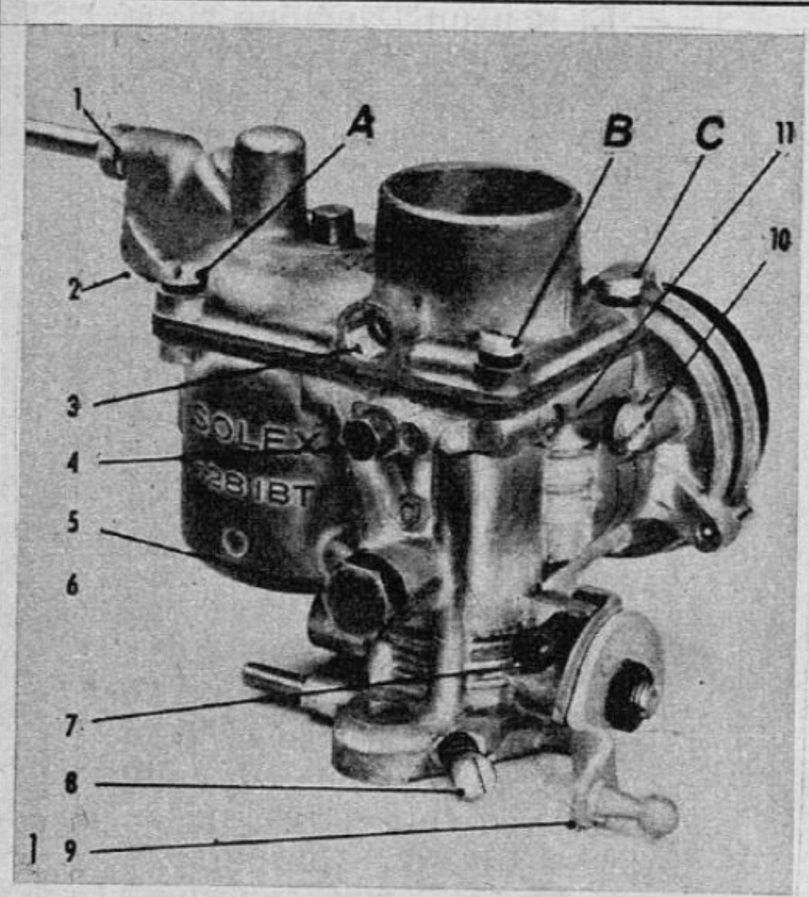
En principio, todo carburador debe ser limpiado con solvente o bencina, no con nafta, dado que ésta tiene cierta gomosidad que puede depositarse en los finísimos conductos y perforaciones de los gicleurs (surtidores), pequeños filtros, etc. Luego, y siempre en terreno ideal, conviene sopletear con aire a presión las piezas a limpiar, pero esto puede suplirse con un buen soplido natural.

Los conductos de los surtidores no deben ser destapados con alambre. En la inmensa mayoría de los casos, los surtidores y sus componentes están hechos de bronce, metal blando que puede rayarse y agrandarse fácilmente, perdiendo la precisión de funcionamiento, que se mide en centésimas de milímetro.

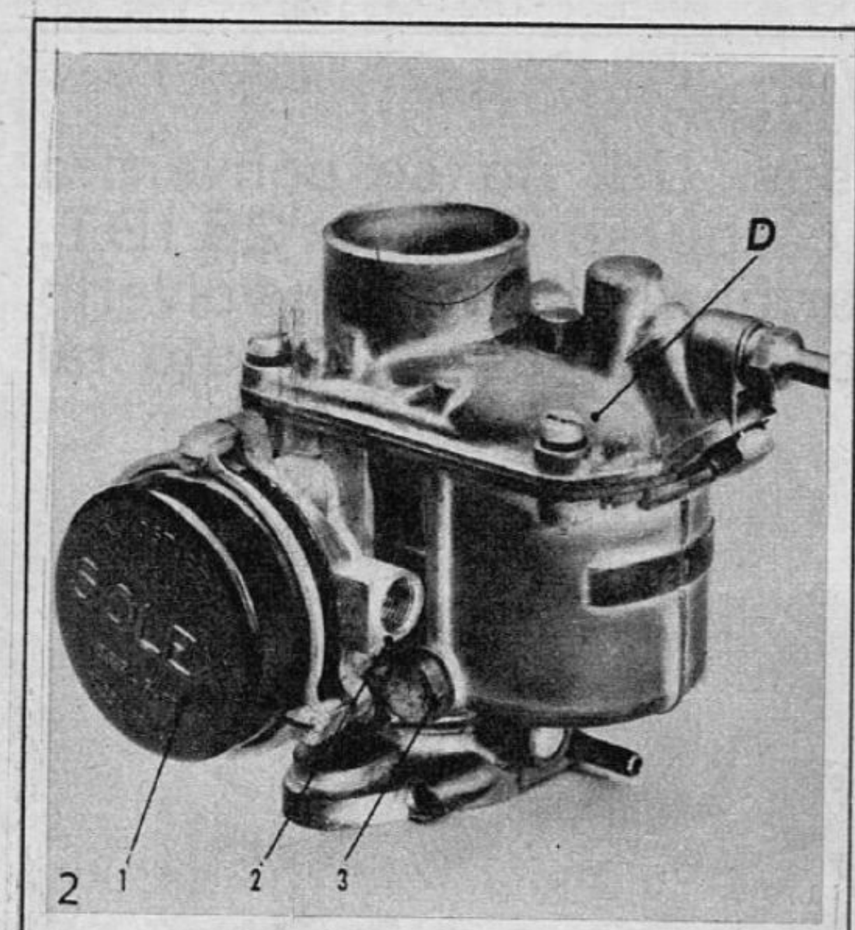
Como equipo de limpieza, conviene proveerse de una bandeja en donde se desarma el carburador, bencina o solvente para la limpieza, un cepillo de los llamados de mecánico (que pueden ser adquiridos en cualquier ferretería) y algunos trapos limpios.

No debe emplearse en la limpieza ninguna materia abrasiva bajo ninguna forma. El carburador de un automóvil es un instrumento de precisión que viene calibrado de fábrica para cada tipo y uso del automóvil. El usuario sin

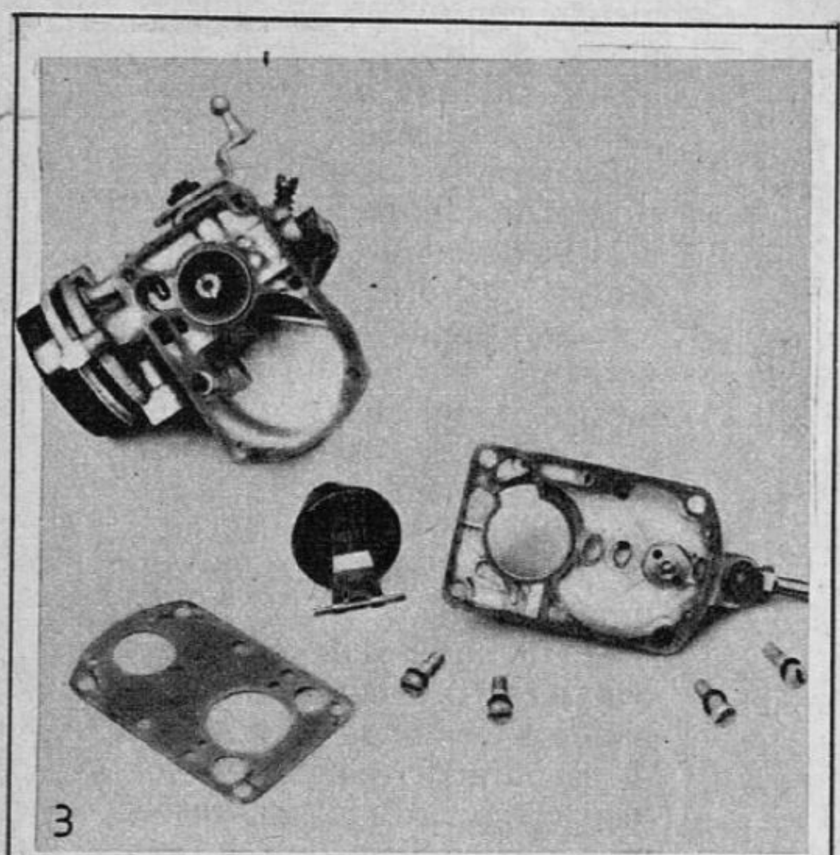
https://argentoteca.blogspot.com



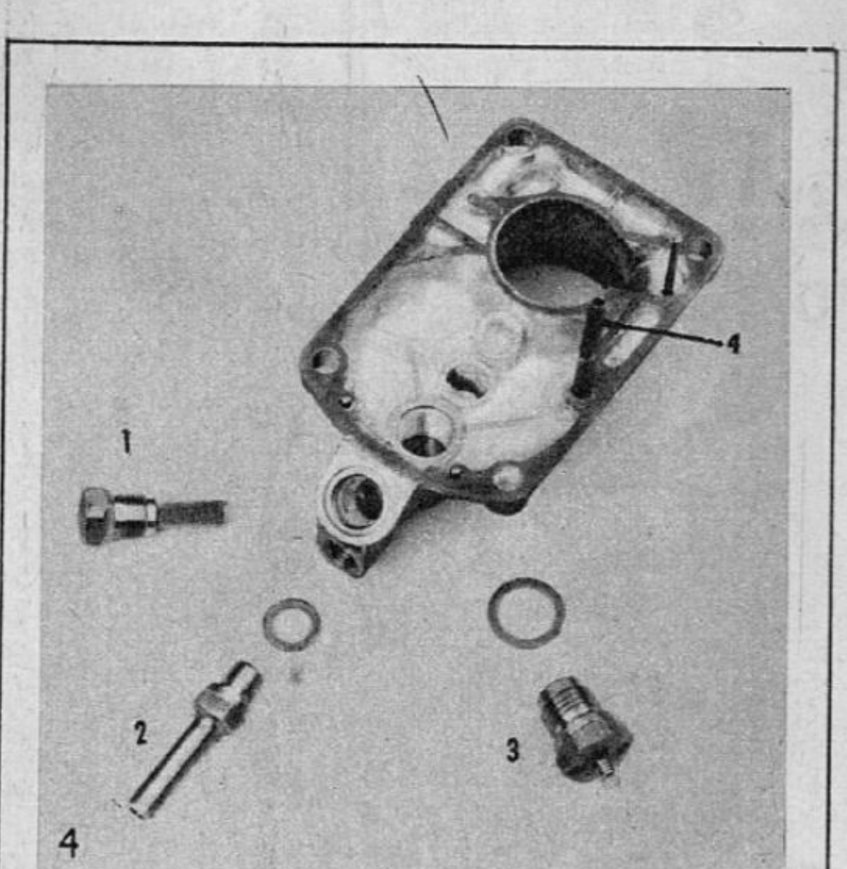
Solex 28 IBT. 1) Entrada de nafta a la cuba. 2) Filtro de entrada de nafta. 3) Toma de aire fresco del cebador automático. 4) Surtidor de marcha lenta Nº 37. 5º) Surtidor de alta Nº 90. 6) Toma de vacío del distribuidor. 7) Regulación de marcha mínima. 8) Regulación de ralentí. 9) Varillaje del acelerador. 10) Tope del pistón del cebador. 11) Tope de seguridad del venturi (no se desarma)



Vista del Solex 28 I.B.T. 1) Conjunto del cebador automático. 2) Entrada de aire caliente que viene del múltiple de admisión al recinto de la espiral termostática del cebador automático. 3) Surtidor del cebador automático Nº 95.



Sacado de la tapa del carburador. Se extraen los tornillos a, b, c y d de las fotos 1 y 2 y se retira la tapa, cuidando de no dañar la junta. Aparecen entonces el flotante y el tubo de emulsión Nº 170, colocado al centro del difusor. Se retira el flotante de la cuba y se lava con bencina o solvente. Herramientas utilizadas: destornillador.



Desarme de la tapa del carburador. 1) Filtro de la entrada de nafta. 2) Entrada de nafta con arandela de fibra. 3) Válvula de aguja o punzuar. 4) Conducto guía de nafta hacia el cebador automático. Este conducto está fijo en la tapa y no puede ser separado de ella. Herramientas utilizadas: llaves de 10, 12 y 14 mm.

abundantes conocimientos técnicos no debe intervenir en las especificaciones.

Tanto las tuercas como los bulones y tornillos del carburador deben ser aflojados y ajustados con las herramientas correspondientes. La presión a la que deben ajustarse dichos elementos está dictada por el buen criterio. Deben tomarse precauciones especiales en el caso de surtidores de bronce, para que la herramienta no perjudique el hexágono de las tuercas o la ranura del tornillo. En general, para tuercas de bronce y tornillos de la misma composición, las presiones de ajuste deben ser livianas.

Con la nota que exponemos a continuación, se puede desarmar y limpiar un carburador Solex 28 IBT. Este carburador carece de regulaciones, salvo la entrada de aire de ralentí y el tope de marcha mínima. Todos los otros componentes quedan regulados en su posición natural de armado.

El varillaje propio del carburador, tanto el que va acoplado al cuerpo del mismo como el que va desde el acelerador hasta el carburador, debe ser periódicamente lubricado, para lo cual puede emplearse lubricante común de motor. El desarme del eje de mariposa no ofrece ninguna dificultad y la necesidad de efectuar dicho trabajo es prácticamente inexistente.

FUNCIONAMIENTO

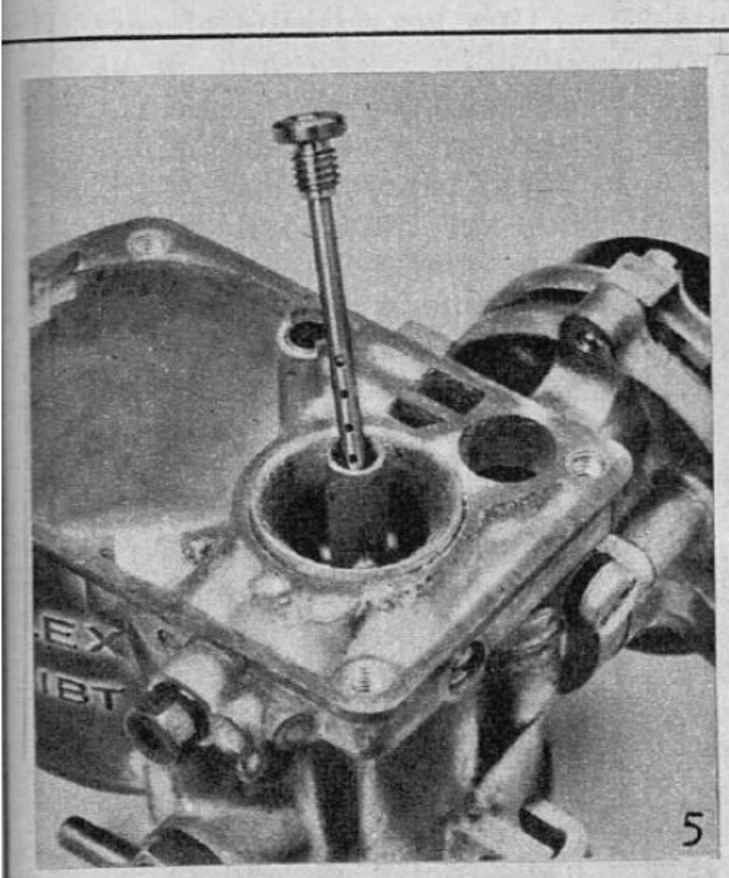
El combustible entra en el carburador por la entrada de la cuba del mismo (Nº 1, foto 1), y por el fondo de la misma se bifurca hacia el conjunto cebador automático, por un lado, y hacia los surtidores de marcha lenta y alta, por el otro. En el caso de carburadores con bomba de pique, la parte inferior de la cuba cuenta otra salida.

MARCHA LENTA Y ALTA

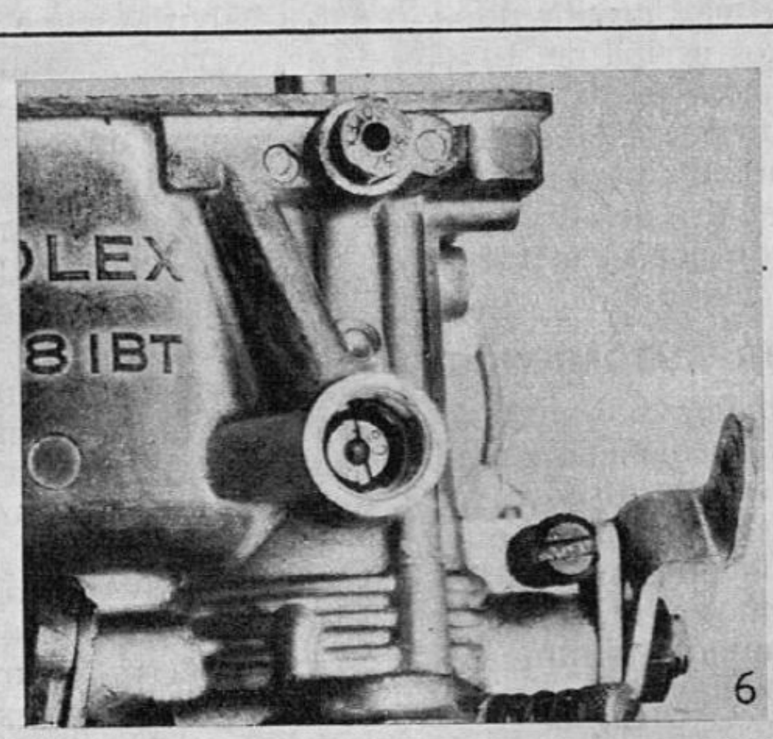
El surtidor de alta cuenta con una perforación y un conducto que lo conecta al surtidor de baja. De acuerdo a las solicitaciones del acelerador

https://argentoteca.blogspot.com

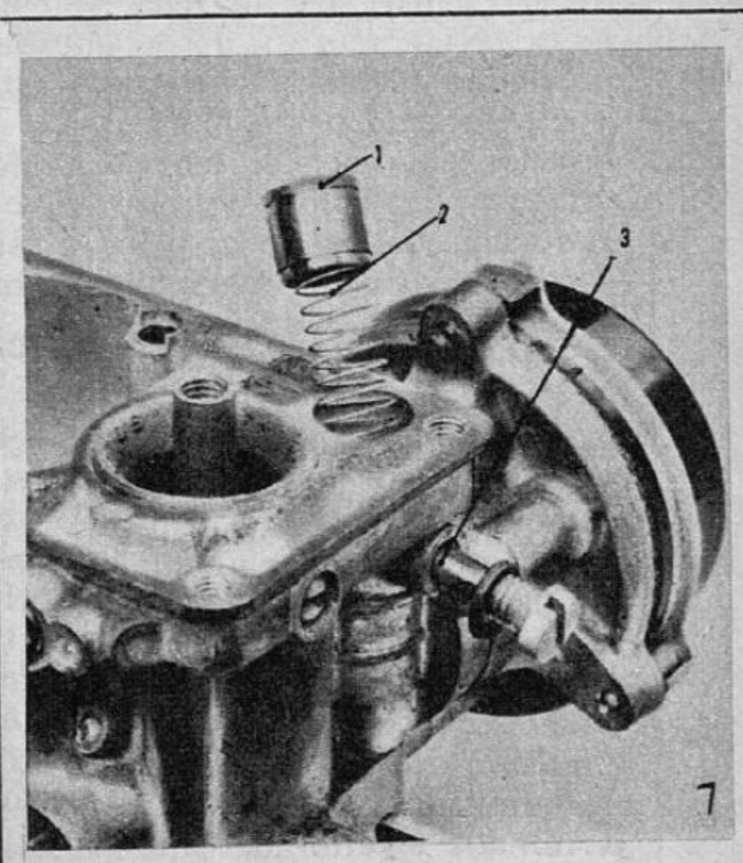
No se asuste porque parezca complejo. Si se pone con paciencia y dedicación lo hará como el mejor. Siga nuestros pasos...



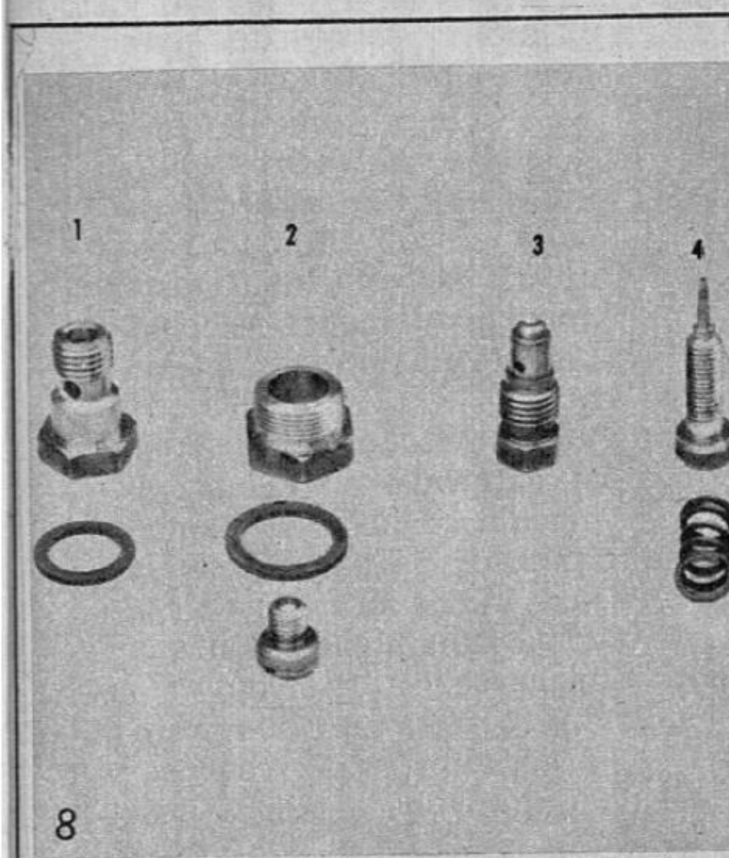
Extracción del tubo de emulsión y tobera de aire de alta. Este conjunto es una sola pieza, no se desarma. Debe limpiarse con bencina o solvente y secarse con aire. No usar alambre ni ninguna substancia raspante o corrosiva. Conviene sopletearlo con aire a presión en el caso de que estuviera alguno de sus conductos tapados.



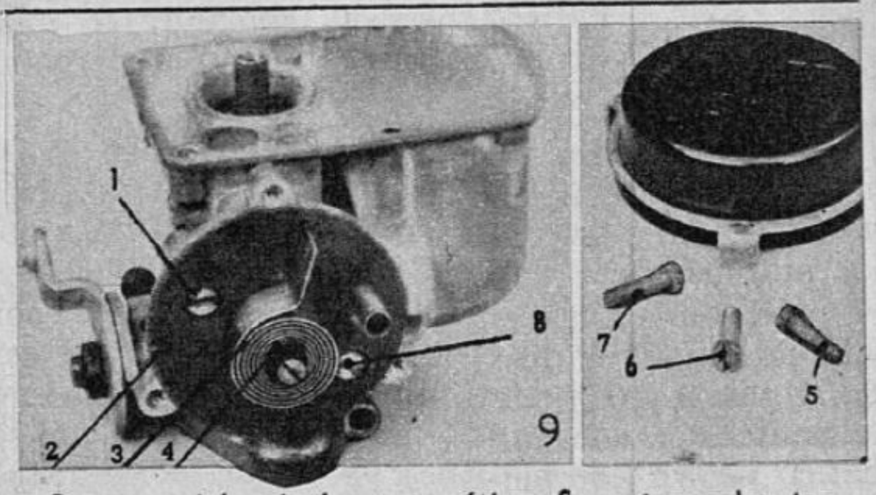
Extracción de los surtidores de nafta. El de alta, Nº 90, tiene un tapón (Nº 5, foto 1) de bronce. Ambos surtidores deben ser limpiados con bencina o solvente, cuidando no usar alambres ni puntas que rayen o marquen el bronce. Las herramientas utilizadas son en este caso llave de 8 mm. para el surtidor de baja y llave de 14 mm. y destornillador para el de alta.



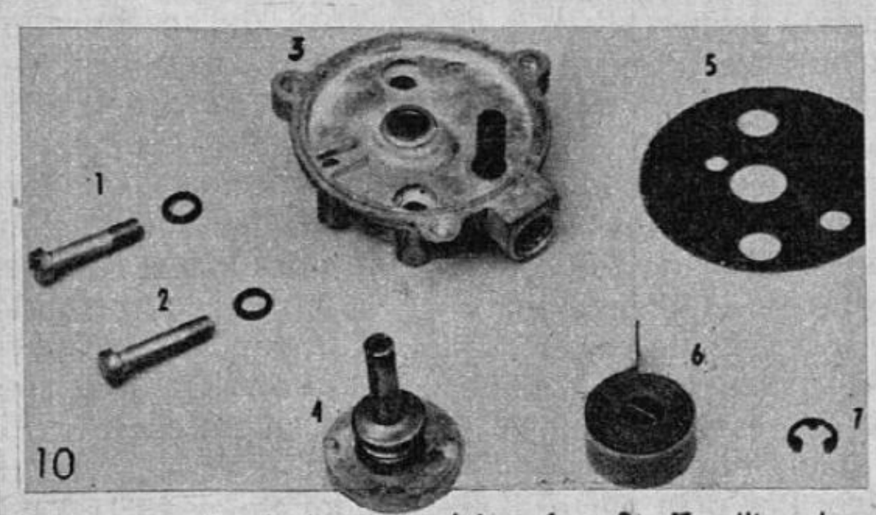
Desarme del pistón de la válvula de potencia del cebador automático. Al extraer el tope 3, el pistón es expedido hacia afuera por el resorte. La limpieza de estas piezas es, como en el caso anterior, con bencina o solvente y el secado por aire o presión. Para el armado, se coloca el resorte 2, luego el pistón hasta que baje del nivel del tope 3, que debe quedar por encima de aquél.



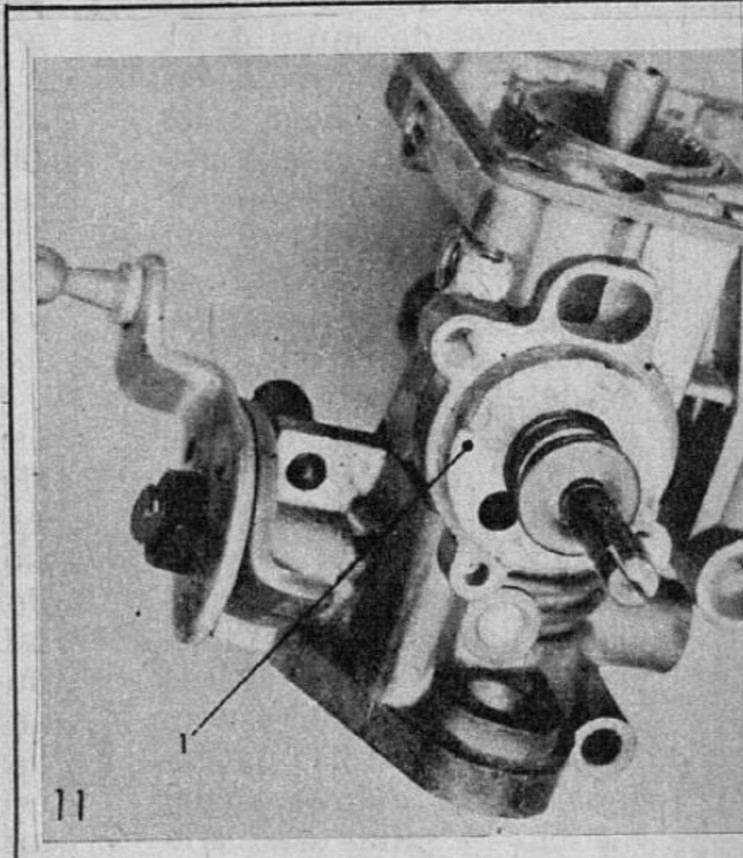
Surtidores del Solex 28 LBT, 1) Surtidor del cebador Nº 95. 2) Surtidor de alta Nº 90 (en dos partes). 3) Surtidor de baja Nº 37. 4) Regulación del ralentí o marcha lenta del motor. Para esta operación se utilizan llaves de 8, 12 y 14 mm. y destornillador. El armado de los surtidores debe hacerse ajustando los mismos hasta notar una presión definida.



Desarme del cebador automático. Se extraen los tornillos 5, 6 y 7 de la tapa, se retira ésta, se quita la arandela de seguridad 4, luego puede sacarse la espiral termostática. Se retira después la junta grafitada 2 y quitando los tornillos 1 y 8 se separa el cuerpo del cebador del cuerpo del carburador. Este trabajo se efectúa con destornillador.



Despiece el cebador automático. 1 y 2) Tornillos de fijación. 3) Cuerpo del cebador. 4) Eje del cebador automático. 5) Junta grafitada 6) Espiral termostática. 7) Arandela de seguridad de fijación de la espiral termostática. La pieza 4) (eje del cebador automático) no debe desarmarse una vez extraída. Limpiar todo con bencina, menos la junta grafitada.



Armado del conjunto del cebador automático. El montaje del eje del cebador debe hacerse en la posición relativa que aparece en la fotografía. Esta posición no puede cambiarse. Al colocar la espiral debe cuidarse que la palabra Solex estampada en la oreja quede del lado de la cuba. La tapa negra va con la ranura de encastre de la oreja en la posición resultante.

https://argentoteca.blogspot.com

(succión del motor), el combustible va al tubo de emulsión (foto 5) o al surtidor de marcha lenta (Nº 4, foto 1), desde donde se dirige por conducto interno hasta el regulador de marcha lenta (ralentí, Nº 8, foto 1). Si la succión del motor es poderosa, caso de la mariposa abierta, el conducto entre el surtidor de alta y el de baja queda vacío o casi vacío, yendo todo el volumen de nafta por el conducto directo hacia la parte inferior del tubo de emulsión, por el que sube hasta los cuatro orificios que alcanzan a percibirse en el soporte del tubo de emulsión (foto 5). El aire de admisión entra en determinada y calibrada cantidad por el paso del tubo de emulsión denominado 170 K, empujando determinada cantidad de combustible, que llega a la base del mismo desde el surtidor de alta, por los cuatro conductos anteriormente mencionados.

Al salir por estos orificios, ayudado también por la depresión producida por la columna de aire de admisión, se mezcla con ésta y a través del múltiple de admisión y las válvulas correspondientes, llega a los cilindros, que en ese momento están en tiempo de admisión.

En el circuito de baja, las cosas son más simples.

El combustible que llega desde el conducto apropiado en el surtidor de alta, en muy poca cantidad, se calibra a través del surtidor de baja (Nº 4, foto 1), y sale de él en una cantidad controlada por el mismo surtidor que lleva el número 37, que corresponde a las centésimas de milímetro de diámetro del orificio de salida de dicho surtidor.

Sin mezclarse todavía con aire, el combustible, en cantidad calibrada por el surtidor de baja, desciende por un conducto interno hasta el regulador de marcha lenta (Nº 8, foto 1) que no es otra cosa que una válvula cónica de salida. La salida de este último regulador se efectúa sobre la pared de la garganta del carburador unos milímetros arriba del tubo de admisión.

Al salir por ese conducto, el combustible se mezcla con el aire de admisión succionado por el motor a baja velocidad.

CEBADOR AUTOMATICO

El cebador automático, en este caso llamado Autostárter, es un dispositivo termostático mecánico que asegura la puesta en marcha del motor en frío, el funcionamiento mínimo en frío también, y el arranque instantáneo en frío. Tiene como fin evitar al conductor el doble trabajo de cebar el motor en frío y cerrar el cebador cuando éste se ha calentado, y consiste esencialmente de una válvula distribuidora del tipo rotativo (Nº 4, foto 10) accionada por una espiral termostática bimetálica, fija en su centro a dicha válvula rotativa y en su extremo a un punto fijo e invariable de la tapa del cebador automático.

La espiral bimetálica y el detalle de armado y desarmado, fotos 9, 10 y 11.

El circuito del cebador automático se ve completado por un sistema de potencia (foto 7, Nos. 1, 2 y 3), que facilita el arranque en temperaturas muy bajas y mantiene la velocidad lenta con el motor en frío.

El funcionamiento del sistema Autostárter es el siguiente: desde la cuba del carburador, el combustible, pasando por el surtidor del cebador 95 (Nº 3, foto 2) asciende por el conducto guía hacia el cebador automático (Nº 4, foto 4) ya dosificado. Asciende por éste y a través de conductos efectuados en la tapa misma del carburador, se dirige hacia el cebador automático. Por otra parte, el cebador automático cuenta con una entrada de aire tomada a la altura del estrangulamiento del Venturi.

Con el motor en frío la espiral está contraída, mantiene al eje del cebador automático en posición de funcionamiento. La válvula del cebador tiene varios conductos en su superficie de apoyo en el cuerpo del carburador. Al calentarse la espiral bimetálica, la expande y hace girar la válvula rotativa, empobreciendo la mezcla que entra a la garganta del carburador a medida que aumenta la temperatura. Para calentar la espiral, el conjunto cuenta con una entrada de aire (Nº 2, foto 2). El aire circula desde el carburador (Nº 3, foto 1), por una cañería que se introduce en la zona caliente del colector, inmediatamente por debajo de la garganta del carburador y entra a la caja del cebador por el orfificio de foto 2.

Esta circulación del aire caliente dentro de la caja del cebador, se mantiene siempre que el motor esté caliente.

Cuando éste se enfría, todo el proceso del cebador automático vuelve al punto de partida.

La válvula de potencia es un auxiliar del cebador automático y funciona por el vacío menor que se produce en el múltiple, al acelerar el motor. El vacío producido en estas circunstancias hace que el pistón (Nº 1, foto 7), ascienda (ya que su posición de funcionamiento normal se baja comprimiendo el resorte por vacío de la garganta del carburador), y deja al descubierto un conducto que viniendo del cebador lleva la mezcla muy enriquecida. Cuando termina la solicitación del carburador, el resorte vuelve a ser comprimido por el pistón, que a su vez tapa el orificio de entrega de mezcla, antes descubierto.

En el armado del carburador Solex 28 IBT no existen regulaciones. Todas sus piezas vienen calibradas de fábrica, a la medida exacta de correcto funcionamiento.

Las únicas dos regulaciones posibles son las de la velocidad mínima (Nº 7, foto 1) y la de marcha mínima (Nº 8, foto 1).

Una vez armado el carburador y colocado en el automóvil, es necesario regular la velocidad mínima y la marcha lenta, para que el automóvil pueda funcionar. Esta regulación puede hacerse no solamente luego de limpiar o armar un carburador, sino cada vez que este no funcione como es debido.

La regulación del carburador puede hacerse de la siguiente manera: una vez instalado en el motor y con todas sus conecciones colocadas, luego de revisar a conciencia todos los bulones de sujeción, juntas etc., apretar suavemente hasta notar definida presión en el regulador de marcha lenta (Nº 8, foto 1). El resorte que viene provisto en este regulador, no llega nunca a comprimirse totalmente. Si se aprieta excesivamente el regulador, puede agrandarse el cono sobre el cual se cierra el extremo cónico.

Una vez apretado este regulador, se lo desenrosca una vuelta y media, y el motor está listo para poner en marcha.

Se lo hace funcionar hasta que esté caliente y luego, con el regulador de ralentí (Nº 7, foto 1), se ajusta la velocidad hasta aproximadamente seiscientas revoluciones por minuto.

Un método práctico para determinar con aproximación estas seiscientas rpm., es fijarse cuando la luz indicadora de carga de la dínamo, comienza a apagarse.

Si se nota en caliente un desequilibrio de marcha, el motor hace ruidos desparejos, galopa, etc., debe corregirse con el regulador de marcha lenta (Nº 8, foto 1), girándolo en un sentido u otro, hasta ubicar el punto óptimo.

Esta sana práctica de regular uno mismo el carburador puede adquirirse con pocas pruebas y reporta definidos beneficios. *

https://argentoteca.blogspot.com

QUE ES UN MUSEO DE AUTOMOVILES ?

POR JUAN ROGLIATTI

Fiat Grand Prix 1907

Bedelia Cyclecar 1.056 c.c.

https://argentoteca.blogspot.com

¿QUE ES UN MUSEO DE AUTOMOVILES?

El museo de Turín ha sido reconocido como un elemento fundamental para la historia del automóvil. Construido en una de las ciudades importantes del automovilismo mundial (la Fiat fue fundada allí en 1899), contiene una serie de piezas de gran valor histórico. Haciendo contraste con lo que contiene, el edificio es moderno y audaz, de cemento armado y vidrio, con grandes desahogos de aire y luz, lugar para estacionar centenares de coches. La superficie es de 13.000 m²: contiene una sala para conferencias y proyecciones y una valiosa biblioteca.

La importancia de esta obra se comprende más, si se piensa que ha sido realizada gracias al esfuerzo de una sola persona, el conde Biscaretti, hijo de uno de los pioneros italianos del automovilismo, quien reunió, restauró y clasificó casi todo el material del museo. Murió antes de verlo inaugurado.

En él se encuentran las cosas más raras. Quizás la de más valor (porque es el único testigo de una época que desapareció) es la carroza a vapor de Bordino, un ingeniero militar de Turín; su carroza fué construída en 1854 en esa ciudad. Ultimo ejemplo de un sistema de locomoción que tuvo gran impulso en Inglaterra con Hancock, Gurney y tantos otros, este ejemplar es un *landau* que podía llevar hasta seis personas, más conductor y foguista. La adaptación ha sido hecha en forma muy directa, tanto es así que se conservan los enganches para los caballos en el tren delantero.

El motor era formado por una caldera vertical tubular cuyo vapor pasaba a los cilindros. La fuerza era trasmitida de los pistones directamente al eje de las ruedas traseras, que tenía forma de cigüeñal. Las ruedas eran de un tipo especial reforzado para soportar el peso considerable de la carroza. Parece que la velocidad era de unos 8 km. por hora a plena potencia, para lo cual se gastaban unos treinta kilos de carbón. No era lo que se dice "un coche utilitario"...

Pero el coche que tal vez más emocione es el Itala de 1907, que en su época recorrió 16.000 kilómetros de desierto, estepa, barro y finalmente caminos empedrados para unir Pekín a París en la primera carrera de gran aliento (y la única de esa envergadura) que se hizo en el mundo. Si se piensa que en la China y gran parte de la Rusia de ese tiempo era aquél el primer automóvil que se veía por ahí, pueden imaginarse algunas de las dificultades que tuvieron que superar el coche y sus ocupantes. Tenían que llevar nafta para trechos larguísimos, repuestos y herramientas para cualquier contingencia, tablas para improvisar puentes sobre hondonadas y un coraje único.

El coche se cayó al agua desde un puente que se venció, y tuvo que ser empujado sobre las montañas de China y se le rompió una rueda de madera en forma irreparable en medio de las estepas rusas. Allí hubiera quedado, a no ser por un carpintero del lugar que improvisó una tosca rueda a golpes de hacha; también la rueda está allí, mudo recuerdo de otros tiempos.

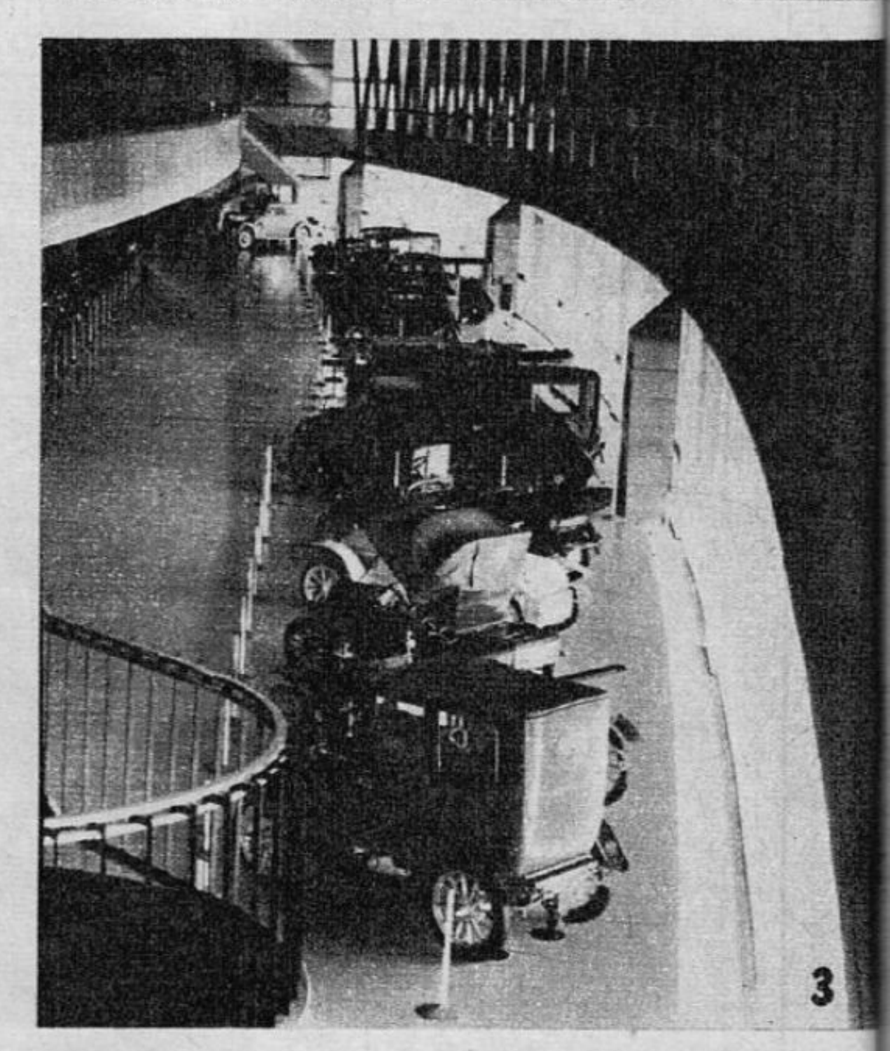
Desde el punto de vista técnico es interesante ver coches como el de Dion Bouton de 1911, en su época uno de los mejores. Sus constructores fueron de los últimos en abandonar el motor de vapor por el nuevo sistema a nafta. Cuando lo hicieron, sin embargo, tuvieron innovaciones sensacionales. A ellos se debe el primer motor V 8, proyectado en 1909 y realizado un año más tarde.

De seis litros de cilindrada, tenía una potencia de 35 CV, pero estaba equipado con doble carburador y dos magnetos, y giraba a la fabulosa velocidad (para la época) de 2000 r.p.m. El eje De Dion, también aplicado en el coche de 1911 del museo, data de mucho antes, siendo aplicado sobre los coches de vapor, donde su fin era aliviar la carga sobre las famosas ruedas de artillería, así llamadas porque eran derivadas de las llantas para cañones.

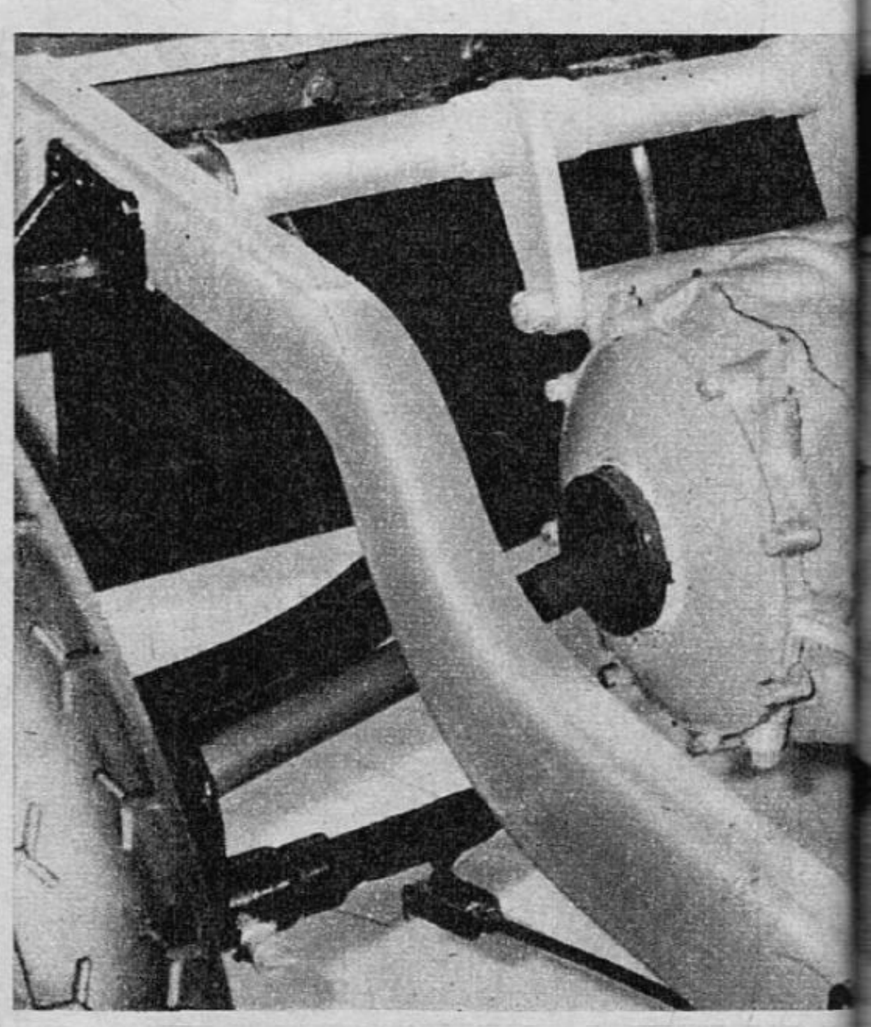
La sección deportiva es alojada en un gran balcón interior. Gracias a donaciones, es posible ver a la Alfetta, el Mercedes-Benz con el que ganó Fangio dos campeonatos del mundo, algunas Ferrari y Maserati y otros Alfa-Romeo de todo tipo.

Un coche curioso y único es aquel que se hizo fabricar el famoso corredor y millonario Felice Trossi. El diseño es del ingeniero Mónaco y es tan ingenioso como fué desafortunado. Se le ocurrió a los autores de este proyecto, realizado en 1935, que las ventajas de un coche liviano serían notables. Así fué hecho este único ejemplar con motor en estrella, tipo avión. Tenía cinco cilindros puestos de a pares, con cámara de combustión común, y siendo el motor de dos tiempos tenía las lumbreras de admisión en un cilindro y las de escape en el gemelo. Es una disposición usada aún en los motores Puch de moto. El motor iba delante de todo y era enfriado por aire. La tracción era delantera, lo cual aseguraba buena adherencia a las ruedas motrices, y con los 250 CV disponibles y un peso de tan sólo 700 kg., en teoría era un ganador seguro; sin embargo no fué así, participando en una sola carrera, sin éxito.

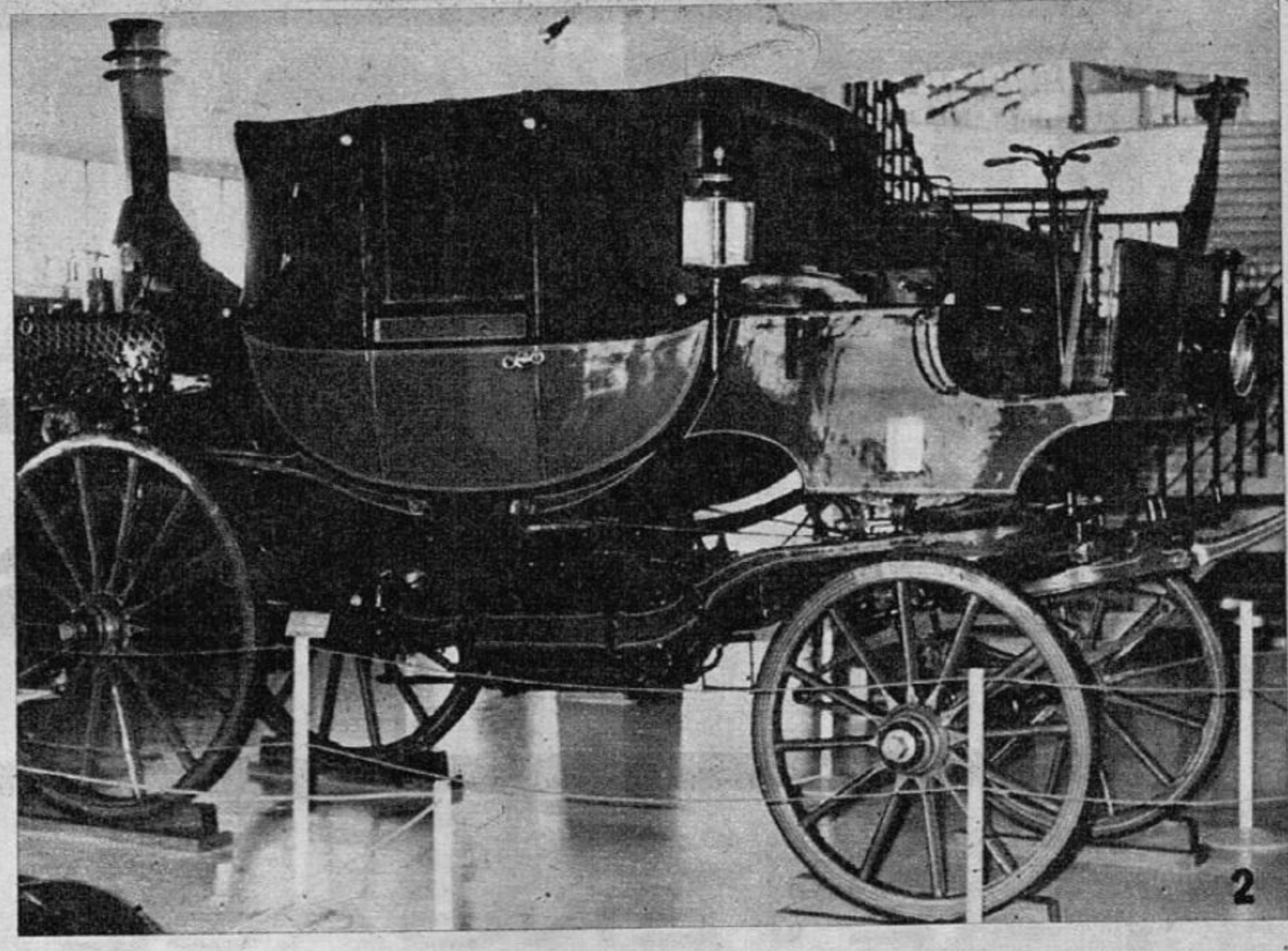
Así uno al lado de otro se ven en un museo como el de Turín los coches más famosos y otros caídos en el olvido por culpa del tiempo o de la mala suerte. En cuadros y vitrinas de maquetas se ven muchos otros que no han llegado hasta nosotros y sólo se han podido dibujar de acuerdo con noticias conocidas. De las reconstrucciones, sin duda la más importante es la del primer vehículo que históricamente haya funcionado con motor térmico, el "Fardier" de Cugnot. En tamaño natural y demasiado nuevo para ser cierto, luce sus mecanismos de cobre y acero cerca de la entrada del museo, guardián y abuelo de todos los que están adentro. *



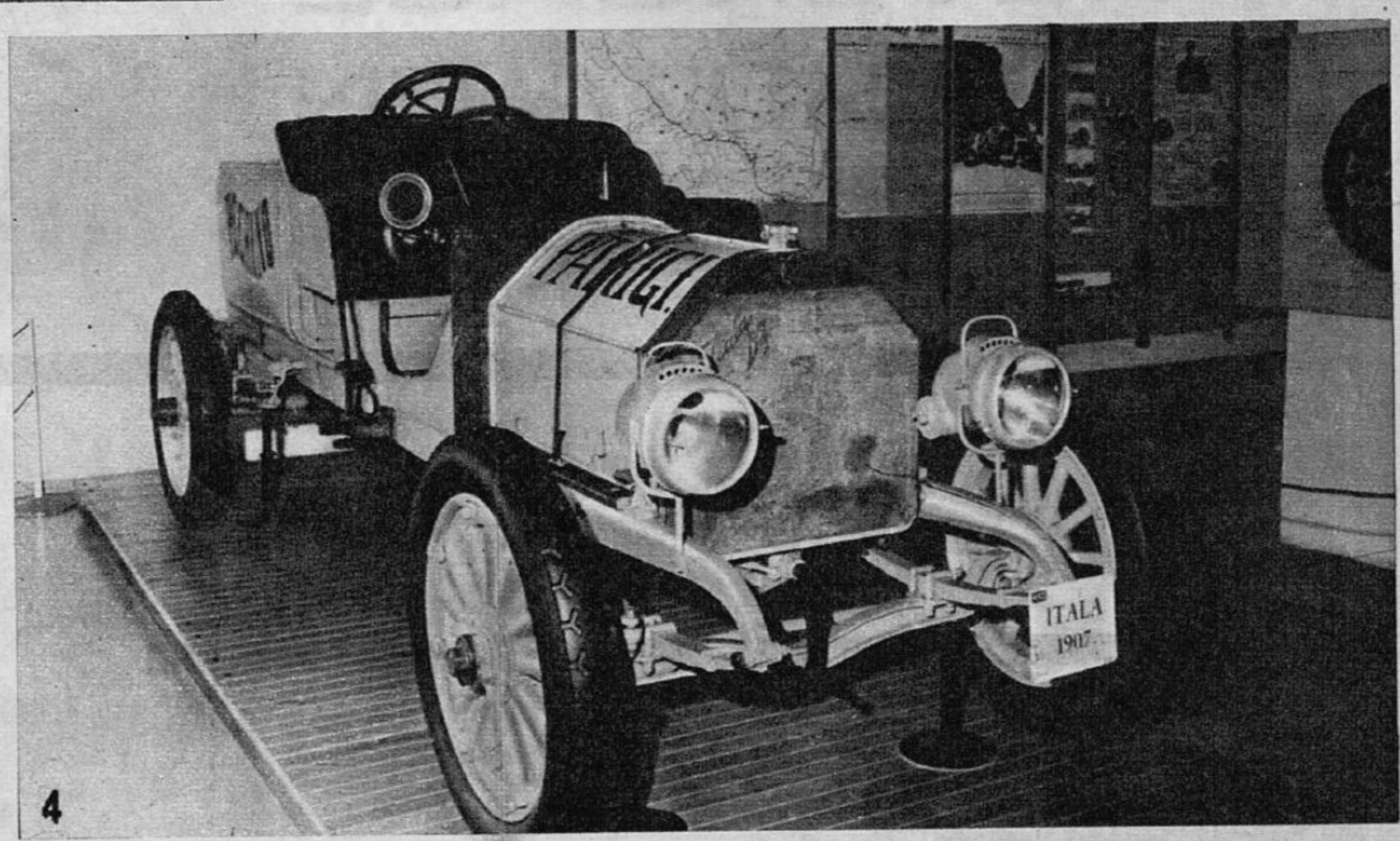
3

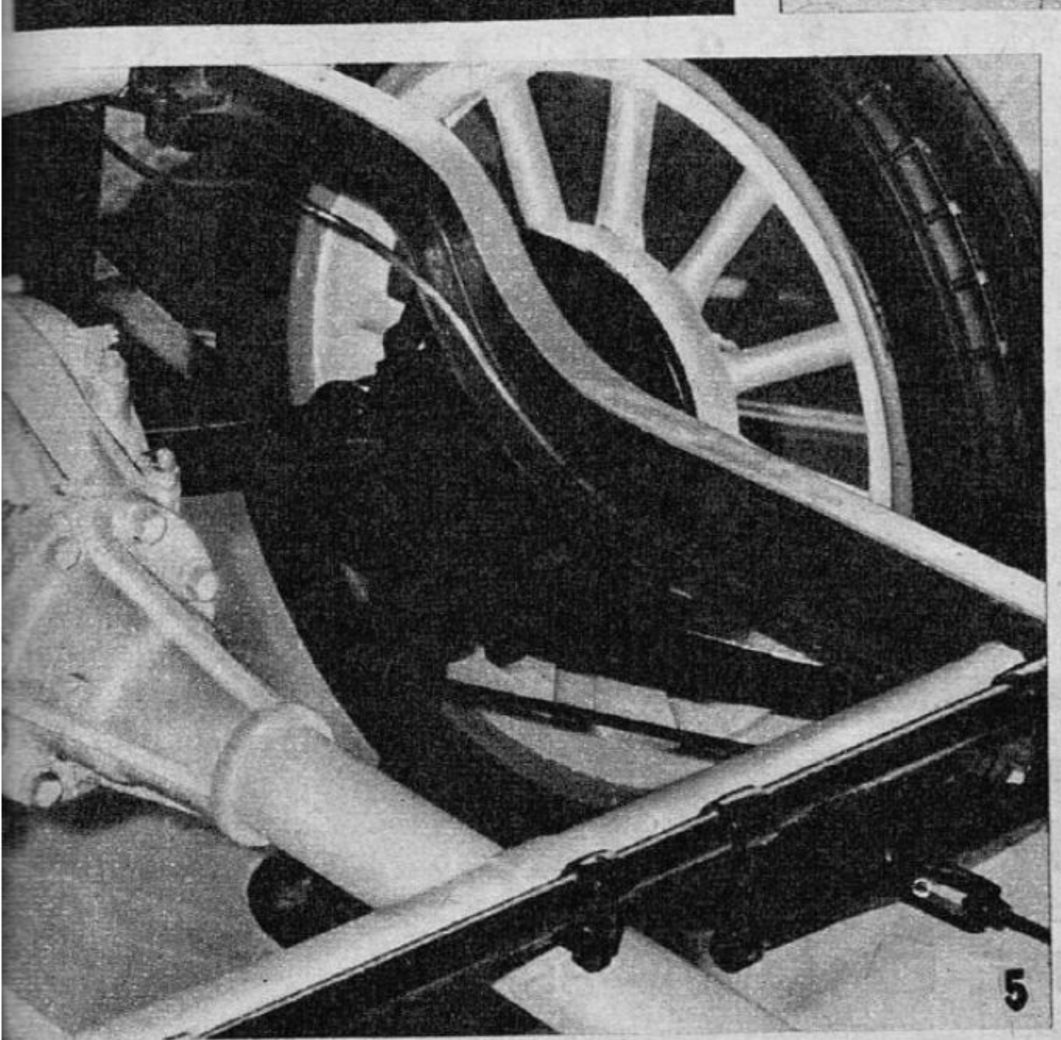


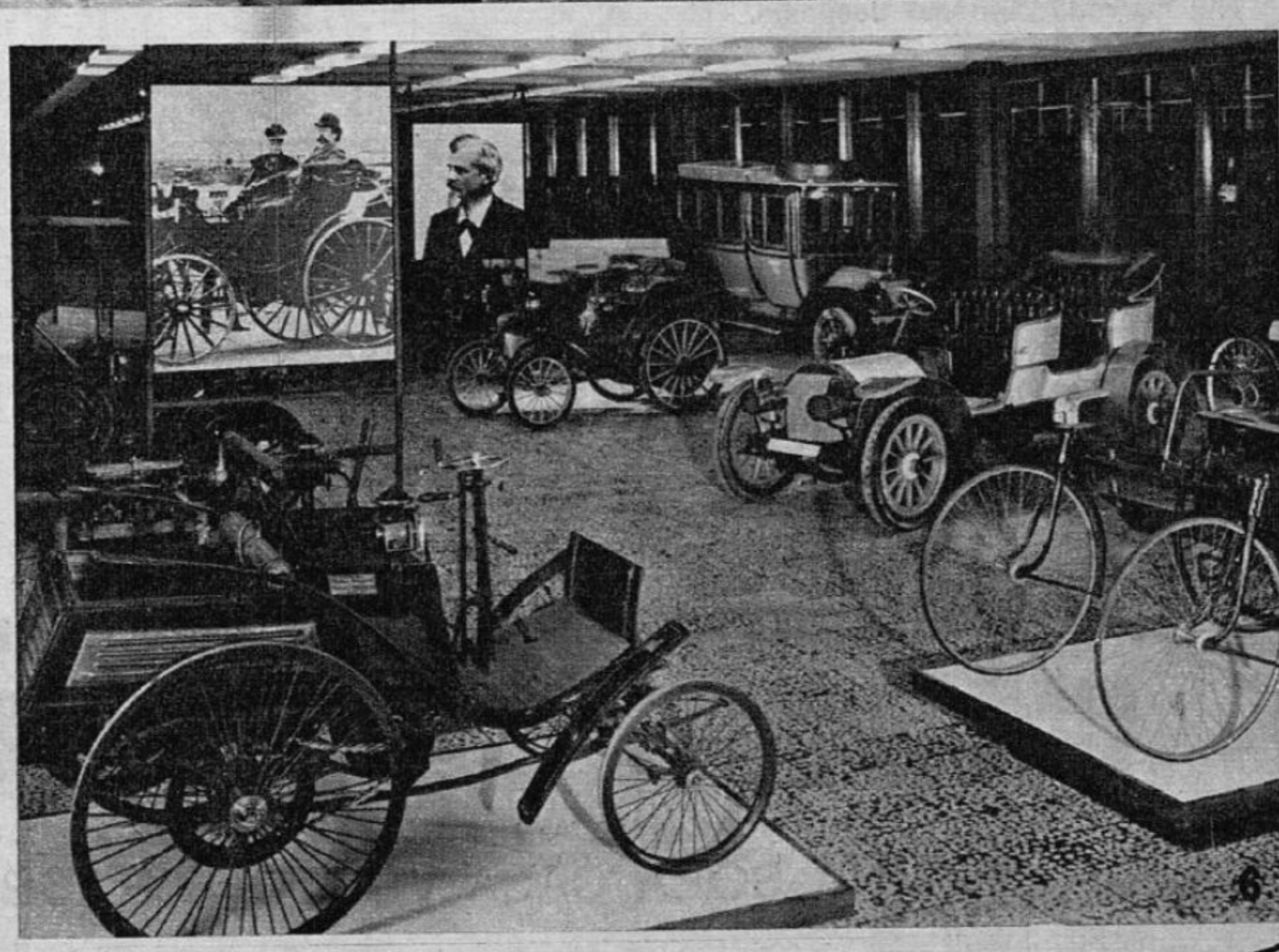
https://argentoteca.blogspot.com



1) El Museo del Automóvil de Turín; arquitectura contemránea, amplia capacidad. 2) Diligencia de vapor (Bordino, 1854). 3) Luz, formas antiguas y formas nuevas; desde un balcón se observa un grupo de coches de museo. 4) Protagonista de una epopeya de antología: el Itala París-Pekín, véase texto. 5) No hay nada nuevo bajo el sol. Como muestra este eje de Dion (1908)... 6) No es Turín, sino Stuttgart; parte del famoso museo de la Daimler-Benz A. G.





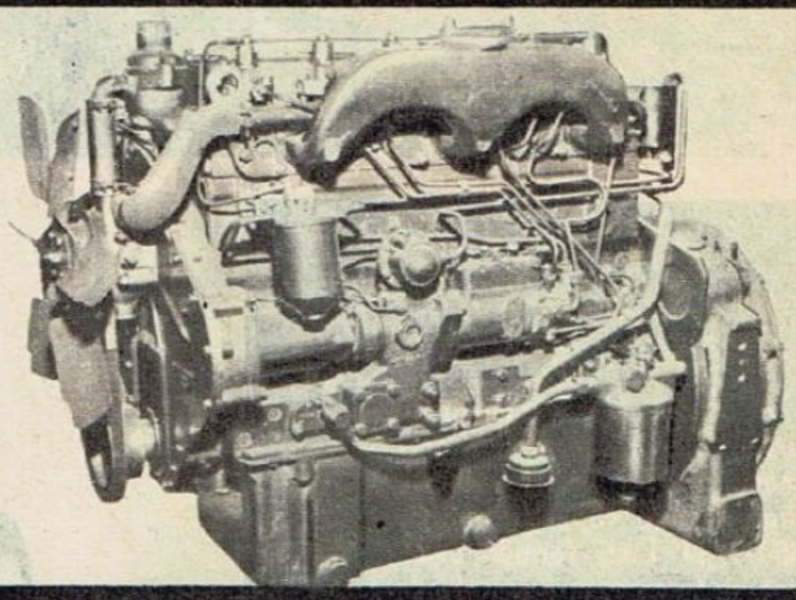


https://argentoteca.blogspot.com

DESGASTES

SON GASTOS!

PREVENGASE ...INSISTA EN FILTROS



PUROLATOR

Es evidente que más acentuado el desgaste de su motor, más le cuesta en reparaciones, depreciación o hasta reemplazo!

Los filtros de aire, aceite y combustible son factor primordial en la reducción del desgaste.

Con un buen filtrado como el que se logra con los **FILTROS PUROLATOR SE RETIENE EL 99,98% (NORMA SAE) DE IMPUREZAS!!**

99,98% parece demasiado bueno para ser verídico, pero es comprensible cuando se tiene en cuenta el elevado poder de retención del papel filtrante justamente denominado "MICRONIC" QUE RETIENEN IMPUREZAS TAN MINUSCULAS COMO DE 0,001 DE DIAMETRO (UN MICRON).

FILTROS PUROLATOR son equipados con papel MICRONIC, importado desde la casa matriz en EE.UU. CONFIE EN ELLOS!

DISTRIBUIDORES NACIONALES

FIORE, PALZA Y TORRA

SOCIEDAD ANONIMA COMERCIAL E INDUSTRIAL

UNA SOLA CASA **VIAMONTE 1581** T. E. 41-1091 - BS. AS.

https://argentoteca.blogspot.com

UNA EXPERIENCIA EXCEPCIONAL

Emoción y esperanza a la hora de la partida. 70 pilotos y copilotos argentinos de regularidad junto al Jet DC-8 de Panagra.

Se realizó en los Estados Unidos de Norteamérica una carrera de regularidad entre las ciudades de Miami y Nueva York, con un recorrido total de 4.800 kms. y una duración de cuatro días en cuatro etapas.

Dicha prueba, fue organizada por el Club Argentino de Regularidad (CAR), sito en Cangallo 1133, Capital Federal, con la cooperación de la Pan American-Grace Airways (Panagra).

La institución argentina tuvo a su cargo la fiscalización de la carrera. Ella estableció controles secretos a lo largo de la ruta, preparó los itinerarios, e informó sobre el desarrollo de la prueba.

Contó para su labor, con la colaboración de la U. S. Rally Clubs, entidad norteamericana similar al CAR.

Es ésta la primera vez que una institución de nuestro país es llamada a organizar y fiscalizar una competencia deportiva de tanta envergadura en el extranjero.

Intervinieron en la misma, corredores de otros países de América Latina y de Estados Unidos.

La primera etapa se cumplió entre Miami y Jacksonville, Florida. La segunda, entre Jacksonville y Fayeteville, Carolina del Norte. La tercera, desde Fayeteville a Wáshington. La etapa final se corrió entre Wáshington y Nueva York.

Nuestros corredores contrataron 25 coches Valiant, para dispuear la prueba. Al margen de la carrera se recorrió un interesante circuito turístico.

A su paso por las diversas ciudades comprendidas en el extenso itinerario de costa a costa, los competidores fueron agasajados por las autoridades locales, por instituciones privadas y deportivas.

Los corredores que representaron a nuestro país, pertenecen a las filiales del Club Argentino de Regularidad de Capital Federal, Mar del Plata, Tandil, Tres Arroyos y Rosario. *

SI USTED BUSCA UNIKAMENTE
REPUESTOS LEGITIMOS
JAMÁS HARÁ UN VIAJE INÚTIL A BOSCH MOTORS!
IKA
SU STOCK DE MAS DE 50.000 DISTINTOS TIPOS DE REPUESTOS LEGÍTIMOS
LE PERMITIRÁ OBTENER AL INSTANTE, DESDE LA MÁS SIMPLE TUERQUITA HASTA EL TECHO DE UN RAMBLER POR EJEMPLO!!!
...Y TAMBIEN LA MAS AMPLIA VARIEDAD EN ACCESORIOS
BOSCH MOTORS
DORREGO 715 · T. E. 55-1141 AL 47
NOCIONES PUEYRREDON

https://argentoteca.blogspot.com

REGISTRO DE PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR

por el Ing. LÁZARO MUSIH

¿LA MUERTE DE UNA INDUSTRIA?

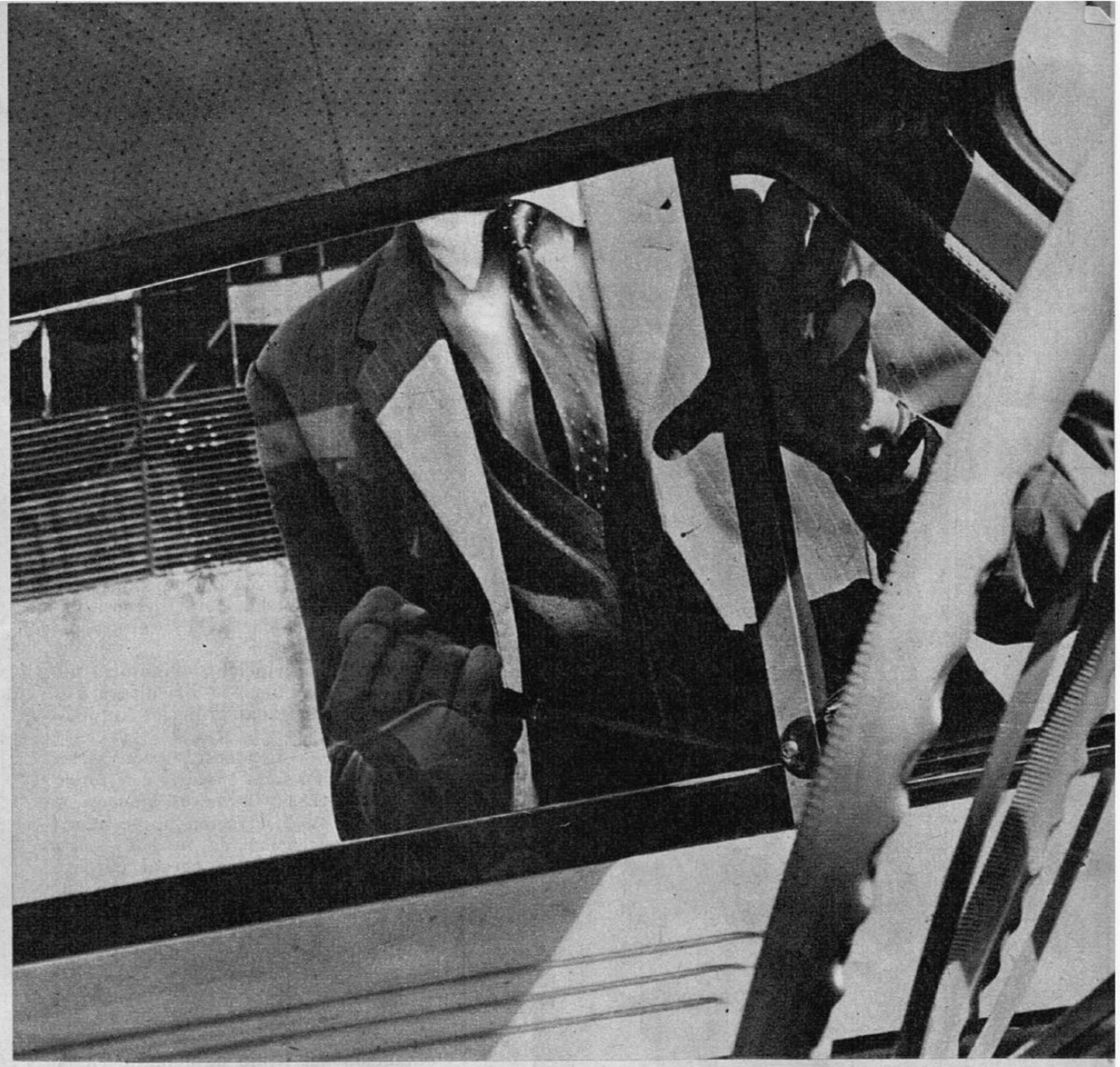
Luego de muchos ensayos y muchas vacilaciones, parece que se larga en serio. Si ésta es la partida verdadera, la industria del robo de autos quedará malherida.

A fines de junio del corriente año se dieron a conocer varios decretos-leyes relacionados con la creación de la Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor, dependiente directamente del Ministerio de Educación y Justicia. Este hecho auspicioso de la protección del bien automotor es la culminación de una serie de medidas gubernamentales iniciadas oficialmente el 30 de abril de 1958, último día del gobierno provisional, con la publicación del Decreto-Ley Nº 6582/58. Desde aquella lejana fecha, hace casi cinco años y medio, se han registrado varios cambios en la redacción del primitivo decreto y su reglamentación, pero el mecanismo anunciado no fue puesto en marcha. Recién ahora estamos entrando despacito en la etapa práctica de la aplicación de la nueva legislación, la que promete una protección real y eficaz de la propiedad del automotor en todo el territorio nacional.

RAZONES DEL PRIMITIVO DECRETO

El automóvil es un bien mueble de características singulares que lo distinguen de la gran mayoría de los otros bienes muebles, situándolo cerca de los bienes inmuebles, casi en la misma categoría de los grandes buques y aviones. Los buques y, en cierta medida, los aviones y los automotores son habitables. El automóvil

https://argentoteca.blogspot.com



es una unidad individualizable, aunque reúne un conjunto de piezas más o menos simples que están unidas orgánicamente para la finalidad específica identificable. El valor de un automóvil, especialmente ahora, es muy importante. Por todas estas características, el automotor adquirió, en lo relativo a forma de transmisión y a constitución de derechos de garantía, una situación legal que implica una convergencia hasta los recaudos que rodean los actos jurídicos correspondientes a inmuebles, según la acertada observación del Dr. S. Julio Rotman, profesional especializado en la jurisprudencia relativa al comercio automotor.

Debido al elevado valor de los automotores en nuestro país, y a que el régimen legal no era adecuado para una eficaz protección de los derechos de sus dueños, por cuanto los métodos para la transmisión y prueba del dominio facilitaban la actividad delictuosa, y restaban seguridad a las transacciones, según constancias oficiales, esta actividad delictuosa floreció, y todavía florece. PARABRISAS dedicó dos artículos, en los números de febrero y marzo de 1961, a reseñar tales actividades. Veamos brevemente algunos hechos.

Todo dueño de un automóvil está sometido a una incertidumbre a causa de una posible desaparición de su vehículo, con una probable recuperación en la Capital Federal del 40 % y aun menor en el interior del país. Esto significa que, prácticamente, de cada tres automóviles desaparecidos se encuentra solamente uno. En otros países, con un parque automotor varias veces superior al nuestro, el porcentaje de recuperación sobrepasa holgadamente el 90 %.

Debido a la ínfima cantidad de automotores recuperados, las compañías de seguros han debido aumentar las primas en los últimos años. Con todo, las mismas, igualmente que el Instituto Nacional de Reaseguros, han sufrido pérdidas en el rubro automotores, principalmente por los robos. Es casi seguro que la disminución de las posibilidades de robo harían disminuir la prima de seguros.

La "industria" de la sustracción de automotores, con especial interés en el robo de automóviles más costosos de último modelo, ha creado toda una gama de intermediarios "profesionales". Los unos se ocupan del acto físico de la sustracción del rodado, mientras que otros se dedican preferentemente a su traslado a otra jurisdicción, el cambio de su fisonomía, el borrado y remarcado de la numeración del motor y del chasis, la provisión de la "documentación" y su posterior venta, preferiblemente a personas de buena fe.

NUEVOS DECRETOS

Desde la publicación del primer decreto-ley en 1958 y su reglamentación, ambos fueron sometidos a cambios continuos, para modificar ciertas disposiciones que merecieron objeciones de parte de las entidades interesadas en automotores.

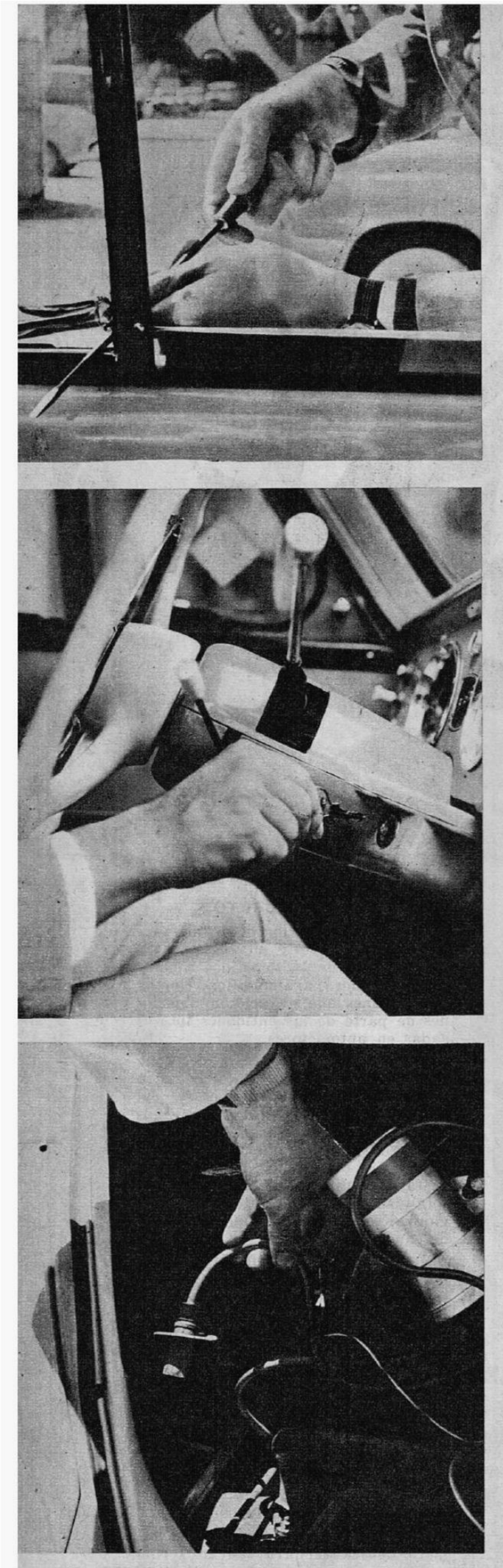
El primero de los nuevos decretos, el Nº 5120/63, desvincula el Registro de la Propiedad de Automotores del primitivo Registro de Créditos Prendarios. De tal manera, además de dar al Registro Automotor mayor jerarquía, se le otorga más eficacia para la tarea específica de incorporar la totalidad del parque automotor y organizar el adecuado funcionamiento del nuevo régimen legal.

Cada automotor se identificará por una codificación formada por una letra por jurisdicción provincial y el número correlativo que le corresponda, el que deberá ser idéntico al que figura en el título respectivo. Este número, único, servirá para identificar al automotor en todo el territorio de la República durante la existencia del vehículo como tal.

Esto significa que aun pasando el vehículo de un propietario a otro, cambiando de jurisdicción provincial, su número no cambia, lo que permitiría la rápida identificación.

El mismo decreto indica que el número deberá ser grabado en forma

https://argentoteca.blogspot.com



¿LA MUERTE DE UNA INDUSTRIA?

indeleble en el motor y en el chasis y reproducido en "placas de identificación", las que reemplazarán a las chapas patente.

Otro decreto establece que la cédula y el título automotor llevarán el mismo número de dominio. Las autoridades de la Dirección del Registro fijarán la fecha a partir de la cual será obligatoria la inscripción de los vehículos que entren en circulación en el país, lo que supone que en el primer término se registrarán los automóviles nuevos.

En ocasión de la verificación del número del motor, en el caso de que la autoridad del registro estime que la numeración aparece adulterada, se denegará la inscripción y se comunicará la situación a la policía. De esta manera aparecerán vehículos cuya búsqueda ha quedado infructuosa durante años, debido a la adulteración de la numeración.

Con la inscripción obligatoria de todos los vehículos, se dificultará asimismo el contrabando de los automóviles.

Las placas de identificación serán uniformes en todo el país, con fondo negro y letras y números blancos. A partir de su inscripción no se admitirá la colocación de ninguna otra placa. El pago de la actual patente municipal se comprobará por una papeleta adherida al parabrisas.

El Decreto-Ley Nº 5123/63 fija el cálculo de recursos en 1.600 millones de pesos para el ejercicio 1963. Finalmente, el Decreto-Ley Nº 5123/63 fija los aranceles a abonarse por los propietarios de automotores para la obtención del título de dominio en la siguiente forma:

1. Automóviles, camiones, camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, microómnibus y colectivos, aun no carrozados ..... $ 3.000.—
2. Remolques, acoplados, semiacoplados y semirremolques. $ 1.500.—
3. Motocicletas, motonetas, bicicletas y triciclos con motor $ 500.—

¿QUE OFRECE EL REGISTRO?

Las peripecias de la puesta en marcha del Registro duraron hasta ahora casi cinco años y medio. Muchas y muy poderosas influencias han enervado la aplicación del decreto-ley original. A pesar de contar el decreto con el asesoramiento de entidades vinculadas a la industria, al comercio y al uso del automotor, siempre se encontraban puntos de discordia, ya sea en el decreto mismo, ya sea en su reglamentación. La última, simple en su aplicación desde el punto de vista teórico-burocrático, debería resultar casi insuperable en la práctica.

El decreto clasificaba los vehículos en seis clases distintas, subdivididas en 37 categorías, y cada una de las últimas en 15 modelos distintos según la edad. Se obtenían de esta manera algo más de 2.200 tarifas diferentes, de acuerdo con el uso del automotor, su peso, el tipo de carrocería y el número de asientos.

No es tan fácil definir el año de fabricación de un vehículo, especialmente los nacionales o los europeos, cuyas características se conservan durante años. Otra dificultad reside en la determinación del peso del vehículo. Para poder pesar todos los vehículos se debería disponer de una báscula de 25 toneladas, lo que significa una gran inversión y una sujeción a un lugar determinado. Se podría obviar esta dificultad, tabulando los pesos de los vehículos de acuerdo con la información de las fábricas, pero de esta manera no se resuelve el problema. No se pueden tabular los pesos de las carrocerías especiales, ni de los acoplados, etc. Se obvió a esta complicada división clasificando a todos los automotores en tres categorías: Automotores propiamente dichos, remolques y similares, y motocicletas y afines

Los primitivos aranceles, que parecían razonables a primera vista, incluían gastos no enunciados, como los emolumentos de los encargados de Registros Seccionales y los gastos de los grabados, los que aumentaban pesadamente el presupuesto del propietario del automóvil.

Se sostenía anteriormente que el usuario debería concurrir solamente cuatro veces para cumplir con todos los trámites necesarios, mientras que actualmente se supone que en la Capital Federal con una sola visita se podrá terminar el proceso.

Gracias al replanteo del sistema se obtendrá un reconocimiento del dominio automotor y una validez automática en todo el territorio del país. Asimismo, se supone que se podrá conocer cualquier adulteración de la numeración de la inscripción dentro de 24 horas de la tentativa de nueva inscripción. De esta manera, aunque no se podrá eliminar el robo de automóviles, se hará casi imposible su enajenación a personas de buena fe. El robo de automotores dejará de ser una próspera industria, la que mueve anualmente más de 1.500 millones de pesos. Es posible que la disminución de la prima de seguros compense a la larga el arancel del registro. También el "subproducto" de la puesta en marcha del registro, o sea la eliminación del delito organizado, acompañado por la disminución de la correspondiente corrupción, reportará beneficios apreciables para la salud moral del país. La estadística fidedigna y al día del parque automotor nacional, sería otra de las ventajas.

PUESTA EN MARCHA

Según las últimas informaciones dadas por el Dr .Oscar Hermelo, Director Nacional del Registro, la puesta en funcionamiento del mismo se hará comenzando por los automóviles nuevos en la Capital Federal, pasando luego a la zona suburbana y propagándose a todo el país.

Resta expresar un solo deseo: que el registro del automotor se ponga en marcha lo antes posible. Es de esperar que sus ventajas superen con creces cualquier defecto que pudo haberse deslizado, a pesar del prolijo pulido a que fue sometido el primitivo Decreto-Ley. *

https://argentoteca.blogspot.com

PINTURAS

LOS COLORES HABLAN

https://argentoteca.blogspot.com

PINTURAS

LOS COLORES HABLAN

Según uno de los principios de la óptica, todos los cuerpos absorben una parte de los rayos luminosos que inciden sobre ellos. Esa capacidad, determinada en función directa del color que tengan, es uno de los elementos que gravitan conmás fuerza cuando en el departamento "styling" de una fábrica de automóviles llega el momento de seleccionar la gama de tonos que se lanzará al mercado. Pero si —como queda dicho— la superficie absorbe sólo una porción de luz, necesariamente refleja la parte restante, cuya cantidad depende en general del brillo y las rugosidades que presente, además del color.

En el caso de los automóviles, los planos expuestos son brillantes y no rugosos. Por lo tanto, los técnicos estilistas, eliminadas de hecho las dificultades que ello les representaría, encaran la selección de colores y estudian la posibilidad de una combinación desde tres puntos de vista: Primero, la capacidad de reflexión de cada color y sus efectos físicos, es decir, todas las consecuencias que ese color supone, como por ejemplo adaptación al tipo de modelo, adecuamiento al uso que se le destinará y compensación de sus características reflexivas con sus virtudes higiénicas. Segundo, las influencias psíquicas de cada tono, que a continuación veremos, y finalmente las que consulten la preferencia del público comprador.

El primer punto ofrece una serie de variantes de generoso interés. Cada tono va del brazo con el carácter del automóvil. Así, el coche de sport es una fecunda fuente receptora de colores vivos y jubilosos como el rojo, los tonos metálicos de azul e incluso el blanco. El sedán familiar, mojón intermedio entre el auto deportivo y el de ceremonia, a quien una austera restricción condena a los tonos oscuros —con preferencia el negro—, es posiblemente el campo más arado en materia de selección de pinturas. Este tipo de auto, que en cifras y en montos —nos referimos al auto de casa—, guarda para sí los registros más importantes, impone una serie de alternativas que modifica el tiempo, y vuelve a modificar cada uno de los sistemas de selección, basado, cada uno de ellos en preceptos artísticos de equilibrio óptico.

Sumariamente, entonces, en los autos que podemos tabular como "de calle", es donde el hombre de "stylyng" vuelca en mayor cantidad su interés científico para seleccionar colores, tarea que le impone con cierto rigor la cantidad y la diversidad de modelos en circulación. Consecuentemente, encontramos en ellos la gama más amplia de tonalidades y combinaciones, sugeridas y adoptadas todas por los esquemas especializados que evolucionan y se mejoran día a día.

De ellos, extraemos alguno de los axiomas fundamentales: Los colores oscuros dan idea de suntuosidad, pero a medida que el tiempo transcurre son menos requeridos, ya que de acuerdo a los ratings de preferencia, la elección del usuario promedio se inclina vigorosamente hacia los tonos claros y alegres. La obtención más o menos reciente de pigmentos de alta resistencia avala la abundante utilización de estos tonos, que años atrás no se empleaban en forma intensa, del momento en que sus condiciones de resistencia con respecto a las influencias usuarias y climáticas no eran ciertamente confiables. Pero como actualmente la obtención y la industrialización de estos pigmentos es generosa, constante y digna de la más grande confianza, nunca como ahora se presentó el dilema de "si blanco o si negro" o de "si claro u oscuro".

Tanto es así, que una de las primeras informaciones que recabamos es la siguiente: la elección de una de las dos tonalidades, depende fundamentalmente del concepto que se tenga del equilibrio entre la majestuosidad y la gran reflexión de rayos luminosos y por lo tanto, del calor. Idealmente, es obvio que cualquier tono claro es apto para zonas tórridas o para épocas estivales en razón de su mayor capacidad de reflexión, mientras que por complemento sucede estrictamente lo contrario con uno oscuro. Sin embargo, esa contraposición no significa de ningún modo que el negro o algún color similar difieran de los tonos "cercanos" al blanco en lo que a limpieza se refiere. Tanto en unos como en otros, la ciencia comprobó una marcada proclividad a hacer resaltar incómodamente las partículas de suciedad, el barro, etc. Estudios técnicos efectuados especialmente para determinar cuáles eran los colores más "sufridos", arrojaron como resultado algo que probablemente pueda sorprender a quienes se atrincheran en las tonalidades oscuras para ponerse a cubierto del lavado más o menos frecuente: El gris, el beige, el marrón y toda esa gama intermedia, es la que asimila miméticamente la suciedad más fácilmente que cualquier otra.

Otro de los valores en juego que pesa como argumento para vender o comprar colores que cubran automóviles, es precisamente la función de ese color analizada desde el punto de vista de la seguridad. Evidentemente, el tono que más se diferencie del medio ambiente es el indicado para el caso, pero el lugar donde se utilice el vehículo, impone por su parte una pequeña pausa para analizar las dos principales variantes que pueden presentarse: Ciudad y ruta.

Los señalamientos industriales de seguridad, las barreras, los taxímetros incluso, y hasta la señalización caminera, confirman a la combinación negro-amarillo como la que más resalta a la vista humana. Pues bien, aunque los ejemplos nombrados quiten lugar a toda duda, es evidente que en el caso de la circulación urbana el color como factor de seguridad a la distancia tiene una importancia relativa, excepto —claro está— en los lugares de peligro inminente, dado que las velocidades empleadas son generalmente bajas y que la atención del conductor está fijada a corta distancia del coche que conduce.

Transportado el problema a la ruta, donde los vehículos viajan a razón de 35-40 metros por segundo, entonces sí cobra importancia el hecho de distinguir o no un objeto distante, se mueva o no.

Si las empresas de reparaciones viales pintan sus grandes máquinas de amarillo, no es por gusto. Si en las locomotoras se pintan colores similares, no es por deporte. Si —como

https://argentoteca.blogspot.com

ya dijéramos— los carteles de señalización son amarillos y negros, no es por culpa de una voluntad caprichosa. Esto confirma entonces lo asegurado un poco más arriba. Pero como la visibilidad de un objeto no sólo depende de su color, sino también de factores externos como por ejemplo su tamaño mismo y su posición con respecto a la trayectoria de los rayos solares; hay veces en que los técnicos se inclinan por el rojo o el naranja como colores visibles a mayor distancia, en virtud de su resistencia a ser absorbidos por los tonos tipo verde-azul que son precisamente los predominantes en las regiones de las largas rectas y de las velocidades altas.

Por el contrario, aquella gama gris-beige-marrón que tan bien se prestaba a sufrir los efectos de la suciedad, el barro, etc. y a disimularla convenientemente durante más tiempo que cualquier otra, precisamente al estar formada por tonos no alevosos es la que más fácilmente sucumbe ante los efectos del mimetismo, sobre todo a la distancia y en terrenos vegetados.

Hasta aquí hemos visto los efectos físicos que producen los colores y que habíamos encuadrado en el primer punto. Examinemos ahora las influencias psíquicas que cada tono ejerce sobre la mente humana, compendiadas en el segundo inciso.

Cada tono posee determinada cantidad de energía, y esta energía influye científicamente sobre el estado anímico de las personas. En principio, puede enunciarse que el índice energético de cada color varía notablemente, segn éste se incline hacia los tonos "cálidos" (rojo, amarillo, naranja, característicos por sus efectos estimulantes y hasta irritantes) o hacia los "fríos" (verde, azul, gris, destacados precisamente por lo contrario)

Sin particularizar aún en ningún tono, digamos que los colores en general son un arma utilísima para crear ilusiones pticas. Así, sabiendo que las tonalidades claras agrandan el objeto que cubren —el automóvil es un cómodo ejemplo— y que las oscuras lo achican, el estilista sabe muy bien a qué atenerse cuando selecciona la gama que se utilizará en tal o cual modelo, ya sea éste grande o pequeño.

Penetrando aún más en las conclusiones de los laboratorios especializados, llegamos a saber que cada color tiene una determinada longitud de onda constante (la amplitud es igual para todos los tonos) y que precisamente esa longitud, directamente proporcionada a la energía de que hiciéramos mención es la que decreta las características de cada color y que a continuación vamos a conocer.

El *amarillo* sugiere luz y calor. Columpia entre los tonos fríos y los cálidos según su intensidad sea mayor o menor, pero en todo momento posee un alto poder estimulante. El *azul* es indiscutiblemente frío, y utilizado en dosis convenientes produce efectos tranquilizantes. Empleado en exceso puede llegar a crear depresión e intranquilidad. Por su parte el *rojo*, universalmente asociado al peligro, ni más ni menos que a causa de sus características, es un poderoso irritante y un insaciable consumidor de energías humanas. Todo lo contrario sucede con el *verde*, color sedante, frío, y tranquilizador por excelencia.

Hemos visto los colores primarios (rojo, azul y amarillo), y un secundario (verde). Son secundarios los resultantes de la mezcla en partes iguales de dos primarios, y por lo tanto nos quedarían por explorar dos: (violeta y anaranjado). Sin embargo, como su aplicación automovilística es prácticamente nula, nos limitaremos a informar que todo color surgido de una mezcla toma las características de sus componentes y ya su intensidad sea mayor o menor cuando provenga de porcentajes de iguales, sus particularidades se avecinan a las del tono que más influencia haya tenido en la composición.

En base a la ficha personal y al idioma de cada color, los estilistas dialogan con los tonos de acuerdo al carácter de cada uno. A veces los hacen más estimulantes, a veces los disuelven un poco, a veces los mezclan, pero siempre, en cada operación, tratan de conseguir toda clase de equilibrios (ópticos, artísticos, físicos y psíquicos). Para ello cuentan con dos herramientas contundentes: el *blanco* y el *negro*, colores que se utilizan en proporciones variadas y que modifican los distintos tonos de la escala hasta conseguir la alternativa deseada por el técnico. Si la cantidad de blanco agregada a un color es considerable, se obtienen los tonos denominados "Pastel" (durazno, palo de rosa, etc.). Por el contrario, cuanto más negro se emplee en una mezcla, más se avanzará hacia las tonalidades "agrisadas" (gris, beige, etc.).

Por otra parte, los ciclos evolutivos de la especialidad se cumplen regular y matemáticamente, de modo que día a día se perfeccione la técnica de obtención y el mejoramiento de los pigmentos que se transformarán en pinturas aptas física y psíquicamente, así como vendibles en grado sumo.

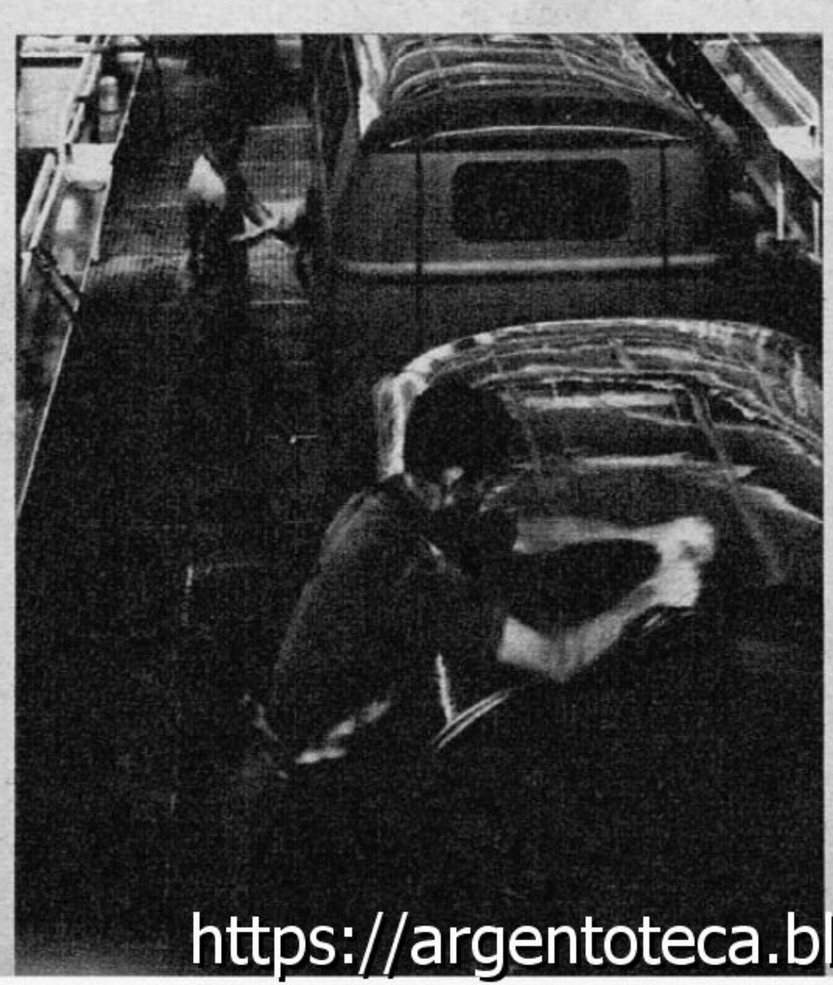
Por último, examinemos el gusto de los compradores. La marcada preferencia que el público muestra desde hace unos años por los colores metalizados, encontró una alentadora respuesta de los fabricantes. A diferencia de los esmaltes y las lacas, estas pinturas de obtención contemporánea, contienen determinada cantidad de aluminio, mezclada con la cantidad habitual de resinas que dan cuerpo a la composición. De esa cantidad de aluminio, que proporciona las características de esas tonalidades tan apreciadas, depende entonces el mayor o menor tornasolado del color, y en suma, la variedad que ofrezca.

Si en esa composición se emplean elementos acrílicos, aparte de conseguir mayor brillo y consistencia, se logrará un comportamiento relevante de la pintura en relación a las influencias climáticas, porque las resinas acrílicas se particularizan precisamente por resistir los embates de la lluvia, el viento, el barro, etc., durante más tiempo y mejor.

Una vez más insistimos en que la técnica de pintar autos, más que a decálogos escritos y a sistemas codificados, obedece a la inquietud humana capaz de equilibrar y compensar el idioma de cada color con sus efectos y el gusto del mercado. ◆

PARABRISAS *agradece cordialmente a los técnicos de COLORIN S.A. la información suministrada, que sirvió para la redacción de esta nota.*

Luego, con la cera sintética a la cual son mezclados, conforman una película invisible pero consistente, que durante cierto tiempo protege a la capa de laca o esmalte. El silicón es un elemento de reciente utilización, que se gana de los elementos minerales ricos en silicatos.



https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

Presentamos, en esta entrega, uno de los más populares vehículos de carga de las calles y rutas argentinas: el Rastrojero de DINFIA

AQUI ESTA EL RASTROJERO

Las pick-ups, o más familiarmente chatitas —según la denominación más usual en nuestro medio— han sufrido, desde su creación, una evolución bastante curiosa.

Originalmente fueron diseñadas y utilizadas como herramientas de trabajo, para transportar cargas livianas; los destinatarios originales de tales vehículos fueron los "rancheros" norteamericanos, que de todas maneras nunca las utilizaron exclusivamente para sus tareas específicas, sino que los emplearon como transporte personal paralelamente.

A raíz de esta posibilidad, los fabricantes de automotores orientaron su producción —en lo que respecta a las pick-ups— hacia la dualidad utilitaria. De esta manera se ha llegado al vehículo que sin apartarse de las características del camión liviano, es lo más parecido a la idea del automóvil.

Desde hace algunos años, la Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas (DINFIA) produce en nuestro país una pick-up que ha alcanzado una difusión muy grande: el Rastrojero Diésel. Este vehículo responde a lineamientos más utilitarios que "duales", es decir, predomina en sus características fundamentales más el carácter de vehículo para cargas livianas que para el transporte personal.

La silueta del Rastrojero Diésel se ha popularizado enormemente en nuestro medio, tanto que nos arriesgamos a decir que en ese sentido ocupa el primer puesto entre los vehículos de concepción nacional.

Por otra parte, se define con personalidad muy propia en algunos aspectos: su motor Diésel es el de más baja cilindrada entre sus congéneres de producción nacional y su costo operativo es posiblemente el más bajo, en consecuencia.

MOTOR

El Rastrojero es propulsado por un motor Diésel Borgward, modelo D 4 M 1,8 de cuatro tiempos, y sistema de cámara de turbulencia.

Este sistema se adopta para que la inyección de combustible y casi toda la combustión se produzcan en la cámara separada del cilindro. El canal de conexión entre la cámara de turbulencia y la de combustión propiamente dicha se dispuso de tal modo que durante la carrera de compresión el aire adquiere un elevado grado de turbulencia, y para obtener con la rotura del chorro de combustible, una mezcla homogénea con el aire.

Este motor —que se construye desde 1952— tiene un peso, sin aceite ni agua, de 156 kg, aproximadamente.

Tiene cuatro cilindros dispuestos en línea con un diámetro de 78 milímetros, la carrera de los pistones es de 92 milímetros; estas dimensiones arrojan una cilindrada total de 1.758 cm³.

La potencia máxima, erogada a 3.400 rpm es de 42 HP, medidos según normas DIN, siendo la potencia específica de 23,9 HP/litro.

La compresión alcanza un valor de 19,8 a 1, y la cupla motriz máxima es de 10,5 kgm, cifra que se alcanza a 2.200 rpm.

Tiene una velocidad media de pistón muy razonable: 10,4 m/seg (a velocidad de rotación correspondiente de 3.400 rpm).

El block del motor es de fundición gris de hierro y los cilindros se encuentran identificados de fábrica con números que van de 0 a 3, es decir, el primer cilindro lleva el Nº 0, el segundo el Nº 1, etc. El cigüeñal, de acero forjado en una sola pieza, gira apoyado en tres bancadas, que llevan cojinetes antifricción de acero con bronce al plomo.

Los apoyos del cigüeñal son de 55 mm de diámetro y sus largos correspondientes son: 39 mm para el primer apoyo, y 32 mm para el segundo y tercero, respectivamente.

Los pistones son de aluminio, de cuerpo liso, y llevan cinco aros, dos de compresión, uno rascaaceite y dos inferiores ranurados.

El árbol de levas gira también sobre tres apoyos y es comandado desde el cigüeñal por una cupla de engranajes de dientes helicoidales.

Las válvulas están ubicadas a la cabeza, siendo el reglaje de apertura y cierre medidos con un juego de 0,3 mm. El diámetro del plato de las válvulas de admisión es de 38 mm, y el de las de escape de 30 mm.

SISTEMA DE LUBRICACION

El sistema de lubricación es una combinación de lubricación a presión y a salpicado. La bomba de aceite, a engranajes, es comandada por el árbol de levas y suministra una presión mínima

No es, por cierto, hermoso; pero lo funcional de su línea lo ha hecho objeto del afecto de miles de entusiastas usuarios. El Rastrojero es algo así como "el mejor amigo del hombre"...

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA EL RASTROJERO

de 1 kg/cm². El aceite es enviado a través de tubería y canales hacia los cojinetes de bancada, de bielas, del árbol de levas, hacia los engranajes de distribución y hacia los balancines. La lubricación de los pernos de pistón y de las superficies de deslizamiento de los cilindros se efectúa por salpicado.

El filtrado del lubricante se efectúa por medio de un filtro tipo Cuno a discos, intercalado en el circuito de aceite a presión.

Si el filtro está muy obstruido por suciedades, o la temperatura del aceite es muy baja (arranque en invierno), la lubricación queda garantizada por una válvula de seguridad.

La capacidad del circuito de lubricación es de seis litros

La fábrica recomienda el uso de lubricantes tipo HD exclusivamente, y los cambios periódicos son previstos cada 1.500 km

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

El enfriamiento del motor se efectúa por circulación de agua, activada por una bomba que la hace pasar a través del radiador. La bomba de agua es accionada por el cigüeñal mediante una correa trapezoidal, y su lubricación particular se efectúa con una grasera incorporada en el cuerpo de la bomba misma.

A bajas velocidades, la evacuación del calor a través del radiador, es coadyuvada por un ventilador de dos palas de 350 mm de diámetro.

El radiador es del tipo tubular con aletas

Lea una nueva nota de nuestro equipo de turismo VACACIONES PARA TODOS con el mapa turístico de toda la República en PARABRISAS 38 que aparece el jueves 19 de diciembre

Entre el motor y el radiador se halla intercalado un termostato, el cual deja la circulación libre hacia el radiador una vez que el agua refrigerante alcanza la temperatura de 80°C aproximadarente. Hasta que el motor no ha alcanzado esa temperatura, el termostato queda cerrado, consiguiéndose así un rápido calentamiento del motor.

La temperatura del agua de refrigeración puede ser controlada mediante un termómetro colocado en el tablero. La capacidad del circuito de refrigeración es de 8 litros.

SISTEMA DE COMBUSTIBLE

La alimentación se efectúa por medio de una bomba Bosch tipo FP/KE 22 A 153/3 a pistón. El combustible es aspirado por la bomba de alimentación montada en la misma bomba de inyección y enviado al filtro correspondiente.

La existencia del filtro de combustible es fundamental en los motores de ciclo Diésel, dado que las suciedades que suelen traer en suspensión, especialmente las de origen mineral, pueden dañar los elementos de la bomba de inyección, que trabajan con máxima precisión.

El filtro de combustible es un Bosch tipo FJ/AK 11/3, o bien un Knecht FB 402. La bomba inyectora es Bosch PES 4-A 50-B 410 RS 80/1, y suministra una presión de inyección de 105 kg/cm². Los inyectores son DN 4 SD 128.

El sistema se completa con un filtro de aire Knecht Nassluft. El tanque de gas oil tiene una capacidad de 70 litros.

SISTEMA ELECTRICO

El sistema eléctrico se compone fundamentalmente de un generador de corriente, en este caso una dínamo Bosch RHJ 120/12 2000 R1, con una potencia de 160 W, con regulador de tensión, y de un depósito de corriente: una batería de 12 voltios de tensión y de 120 Ah de capacidad.

Paralelamente se completa con consumidores tales como: motor de arranque, instalación de precalentamiento, luces, etcétera.

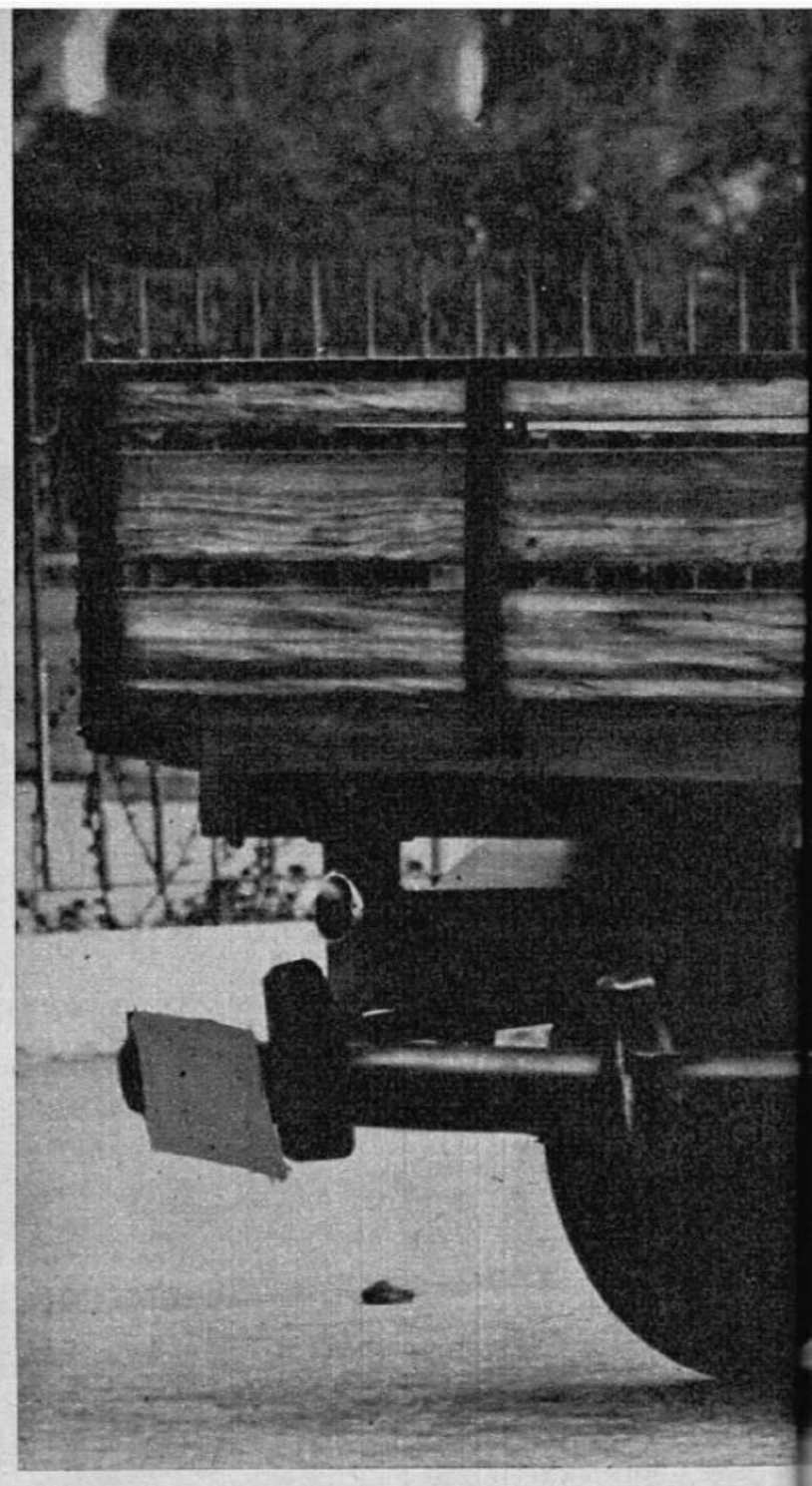
El motor de arranque es Bosch EJD 1,8/12 R 42, y su potencia es de 1,8 HP.

El sistema de precalentamiento puede ser de dos tipos. En el primero la llave de arranque montada en el tablero, en la posición Nº 1, conecta la instalación de precalentamiento. Ésta se compone de cuatro bujías incandescentes colocadas en las cámaras de turbulencia del motor. Las bujías son tipo KE/GA 2/12.

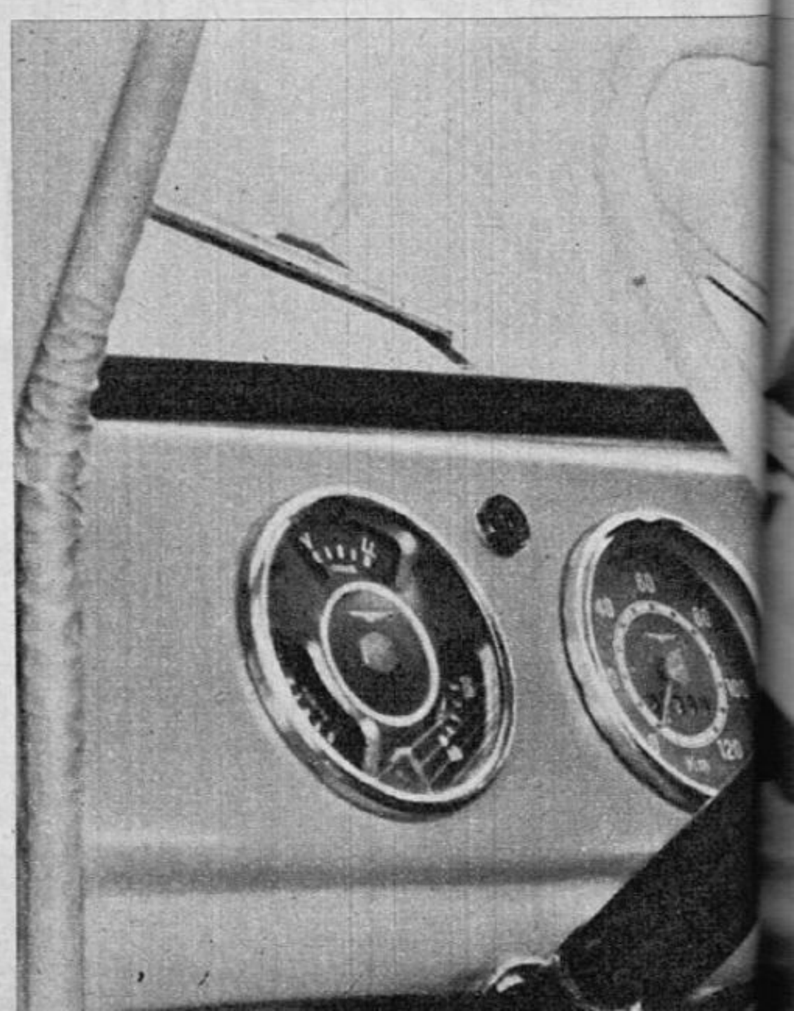
Además existen una resistencia, intercalada entre la bujía Nº 2 y Nº 3, dos relays colocados bajo el tablero y una lamparita indicadora de calentamiento, en el tablero.

En el otro sistema, la instalación se compone de cuatro bujías incandescentes, un reóstato de precalentamiento colocado en el tabique parallamas, y una resistencia indicadora de calentamiento, ubicada en el tablero.

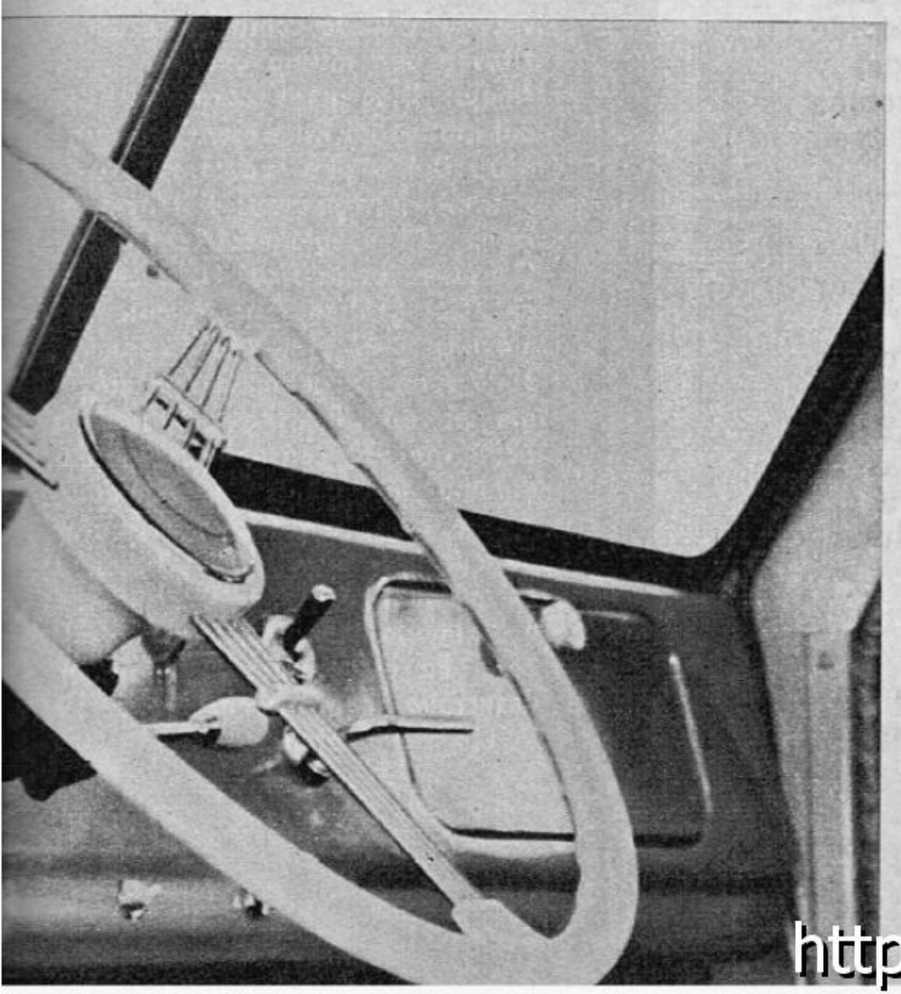
Las bujías incandescentes sirven para precalentar la cámara de turbulencia, facilitando el arranque del motor en frío.

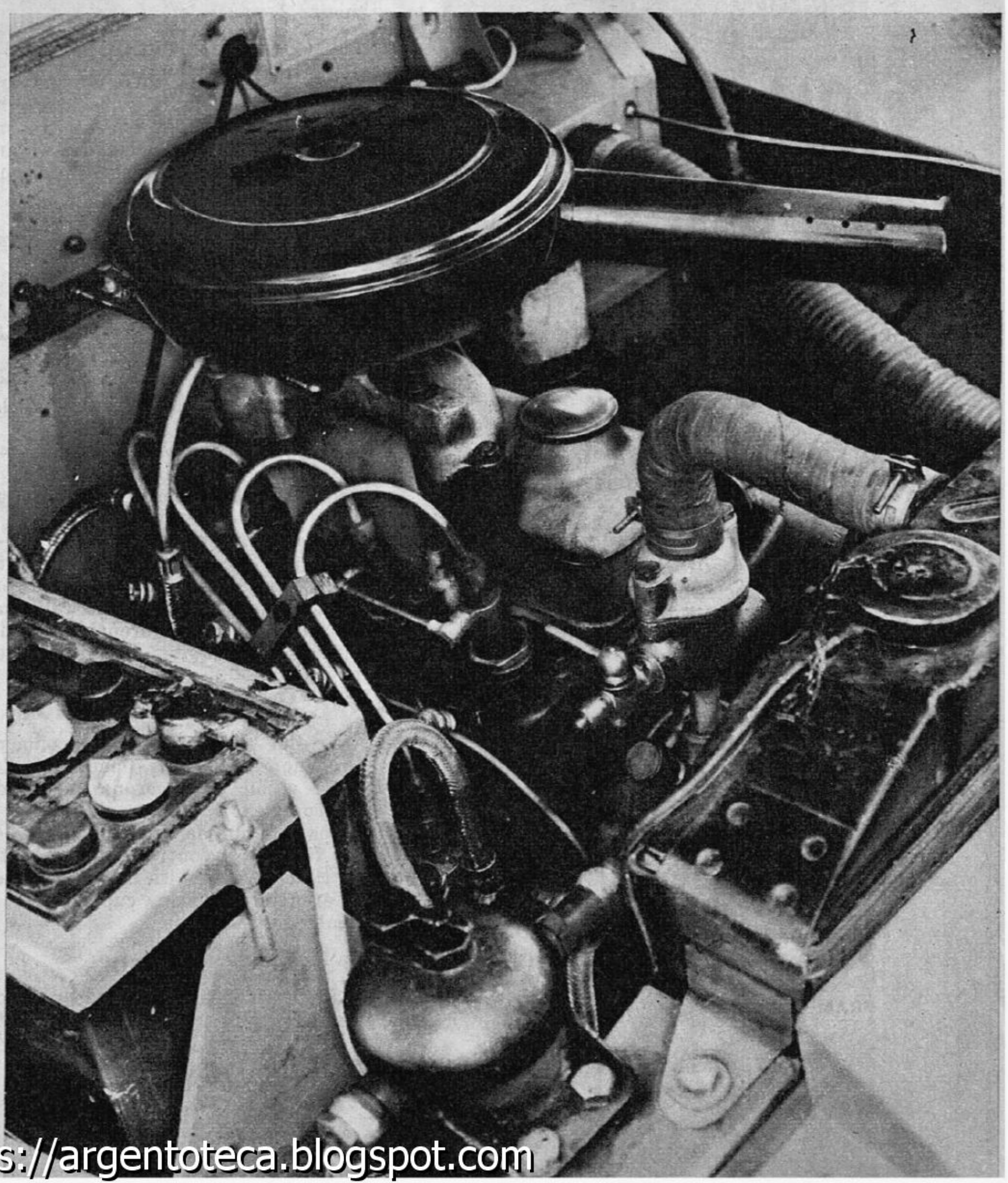


Vistas varias del Rastrojero; su estampa de varón, el tablero —sencillo y práctico—, el volante con rayos de alambre, la trompa conocida en todo el territorio del país, y su eficiente motor Borgward Diesel de 42 HP, cuya fabricación ya se viene realizando en el país. La línea del Rastrojero tiene evidentes derivaciones de vehículos militares, lo que es una recomendación en sí, puesto que éstos tienen como primera y única meta la practicidad, la robustez, y la facilidad de reparación en caso de avería. Los componentes son todos muy accesibles.



https://argentoteca.blogspot.com





https://argentoteca.blogspot.com

FRAM

FILTROS PERFECTOS

cuidan la vida

DE SU MOTOR

FRAM Cumple una misión delicada e importante:
Limpia el aceite que protege a su motor.

FRAM es el resultado feliz de constantes estudios y larga experiencia.

FRAM ha conquistado la confianza de automovilistas y mecánicos, por su real CALIDAD y EFICIENCIA.

FRAM presenta un surtido de cartuchos Cel-Pak de estopa químicamente tratado y Filtronic para aceite combustible y aire, fabricados con papel especial importado de los EE. UU.

FABRICADOS POR

FRAM ARGENTINA S.A.

BAJO LICENCIA DE

FRAM CORPORATION PROVIDENCE 16 R.I. U.S.A.

AQUI ESTA EL RASTROJERO

Estando el motor a la temperatura de servicio prescripta, no se precisa calentar antes del arranque (se pasa directamente a la posición 2 de la llave).

TRANSMISION

El movimiento del cigüeñal se transmite a las ruedas mediante el esquema convencional: embrague, caja de velocidades, árbol de transmisión, mecanismo diferencial y palieres.

EMBRAGUE

Es del tipo monodisco seco, con amortiguador de torsión Fitchel y Sachs.

El diámetro del plato de fricción es de 200 mm y la carrera de desembrague es de 8 mm.

El mando del embrague es mecánico y acciona, mediante rulemán de empuje, sobre tres palanquitas. El juego entre rulemán de empuje y el plano correspondiente es de 2 mm, correspondiendo a una carrera de pedal de aproximadamente 2 cm.

CAJA DE VELOCIDADES

Es marca Borgward de cuatro marchas hacia adelante y retromarcha, todas las velocidades excepto la marcha atrás, son sincronizadas. La palanca de cambios va ubicada en la columna de dirección.

Las relaciones de caja, a partir de la unidad Nº 12.401, tienen los siguientes valores:

1ª	3,86:1
2ª	2,15:1
3ª	1,36:1
4ª	1:1
Marcha atrás	4,06:1

La capacidad de lubricante de la caja de velocidades es de 0,8 lt.

El puente trasero se relaciona con la caja de velocidades a través de un árbol (cardán) con dos juntas universales en cada extremo.

Una de las juntas universales —la delantera— incorpora un movimiento deslizante para absorber las variaciones de distancia entre la caja de velocidades y la entrada del diferencial, producidas por los movimientos oscilatorios del tren trasero.

PUENTE TRASERO

Es del tipo comúnmente conocido por la denominación "a puente rígido".

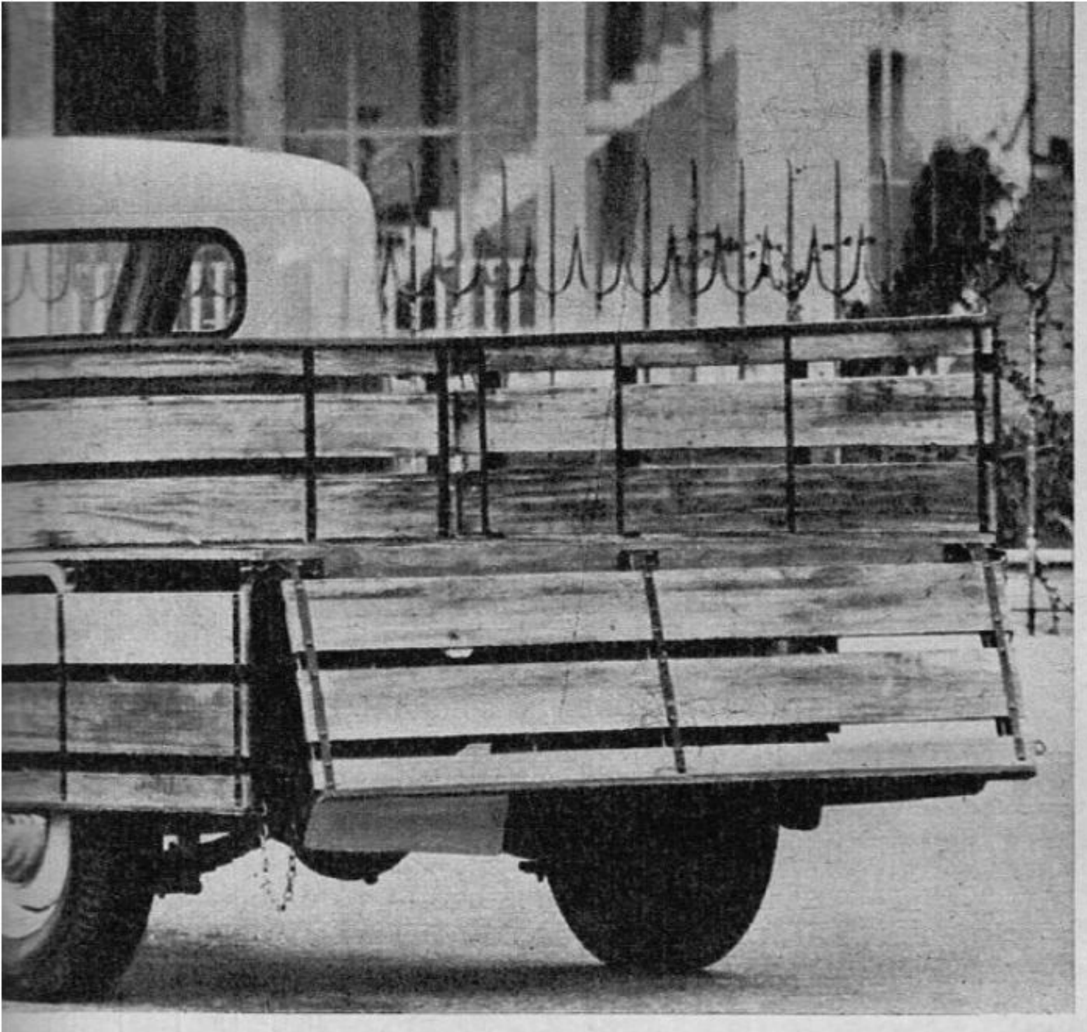
El piñón y la corona tienen dientes helicoidales, 9 dientes el piñón y 38 la corona, lo que da una relación de 4,22:1. La fijación y control del puente trasero es típica "Hotchkiss drive". La caja del diferencial tiene una capacidad de lubricante de 1,5 litros.

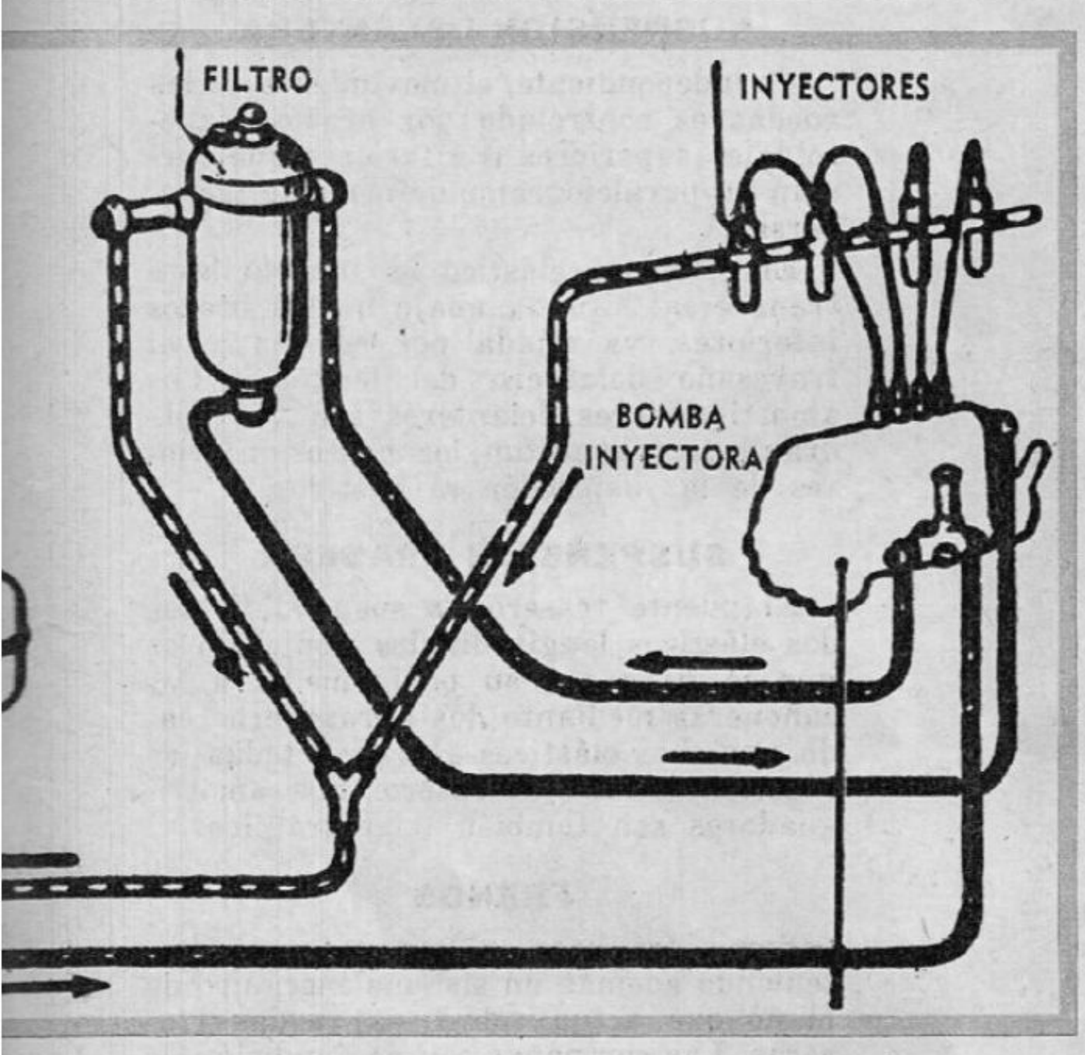
CHASIS

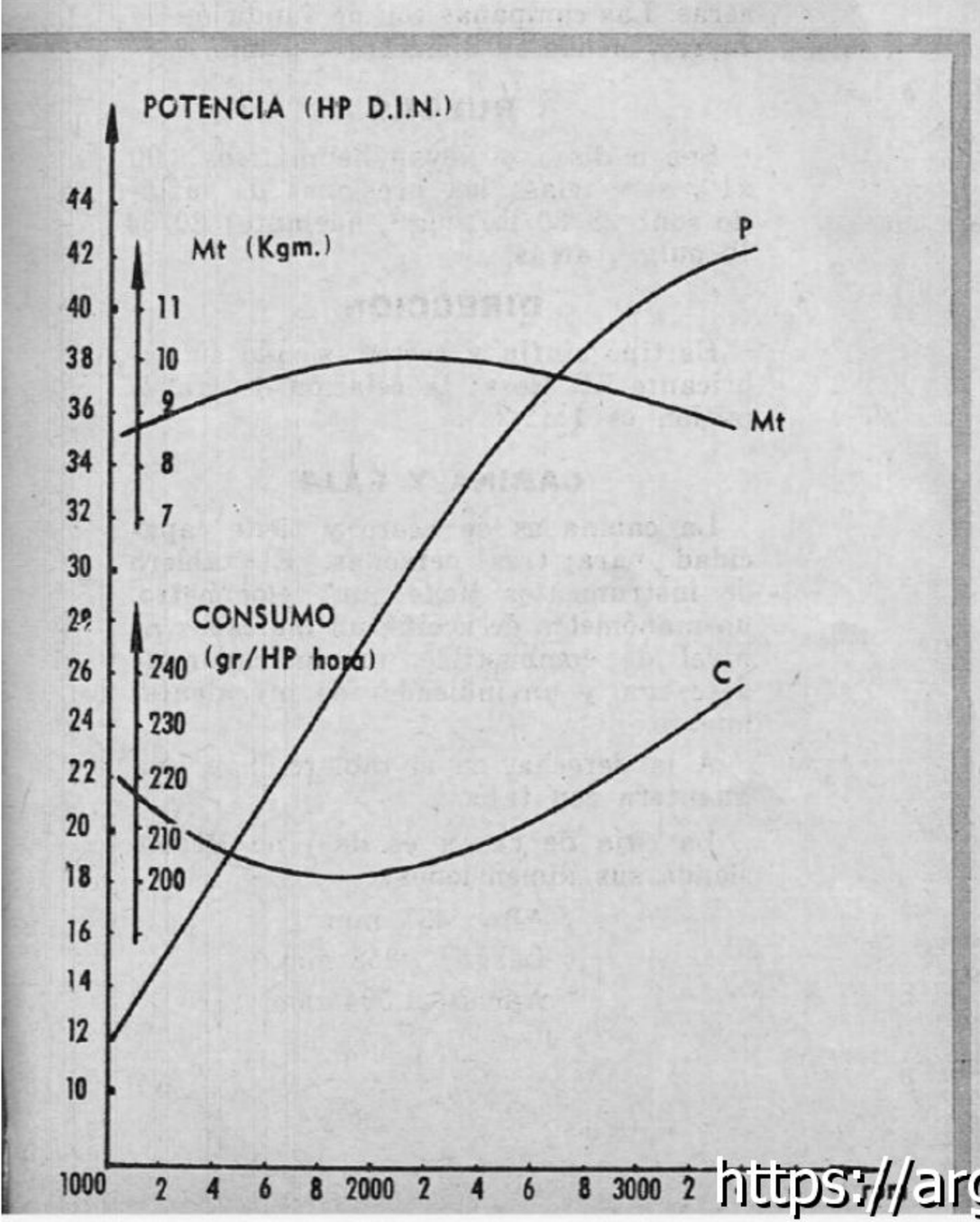
El bastidor está formado por dos largueros acajonados de sección rectangu-

Arriba: Esquema del sistema de alimentación de combustible del Rastrojero Diésel. Se aprecian sus elementos fundamentales: bomba de inyección y de combustible, inyectores, filtro, tanque de gas-oil, y tuberías. La bomba de inyección y la de combustible constituyen una misma unidad.
Abajo: Diagramas característicos del motor del Rastrojero, el Borgward D 4 M 1,8. Las tres curvas son respectivamente: Potencia al freno (P), Cupla Motriz (Mt) y Consumo Específico (C). Se ve en estos gráficos que la potencia máxima —42 HP— se alcanza a 3400 rpm. La cupla motriz máxima es de 10,5 kg erogados a 2200 rpm. El consumo específico mínimo se registra aproximadamente con una rotación de motor de aproximadamente 1900 rpm y corresponde a un valor, también aproximado, de 202 gramos/HP hora. En esta situación el motor desarrolla una potencia de 19 caballos.

https://argentoteca.blogspot.com



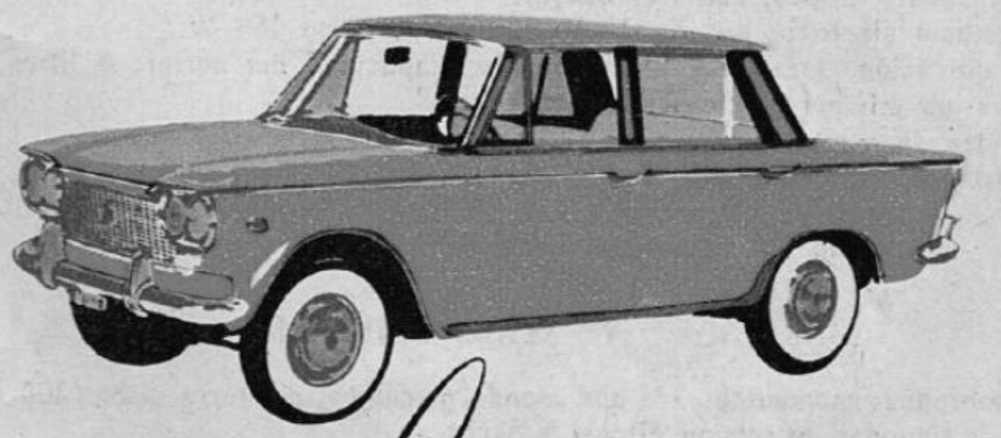




entre Ud. y "su" FIAT

SERGI!

SOCIEDAD ANONIMA



el 1500 gran clase

potente, veloz, señorial ¡incomparable!... así como el 1100, de reconocida performance y el económico y endiablado 750, los encontrará en AVDA. ANGEL GALLARDO 1100 esq. Avda. Parral (frente al Cid Campeador)

(ABIERTO SABADOS, DOMINGOS Y FERIADOS DE 9 A 21)

•SERGI VENTAJAS

Mínimo anticipo ● Interés del 1% y hasta 3 años de plazo ● Compra al contado de su unidad usada ● Cursos de manejo y Asociación sin cargo al A.C.A. ● "SERVICE" especializado las 24 horas ● Política especial para flotilleros y el trato cordial que Ud. merece ● SOLICITE VENDEDOR A DOMICILIO AL 86-8656 y 89-6911 O VISITENOS.

Tilde el rubro de su interés y envíenos el cupón

- Envío de vendedor o tasador a domicilio - Poseemos auto usado marca.....del año.....
- Envío de folletos y planes para FIAT Modelo.....

Apellido y nombre.....
Calle..... No..... T. E.....

https://argentoteca.blogspot.com

CUADRO DE CARACTERISTICAS

MOTOR

Borgward Diésel de cuatro tiempos, tipo D4M 1,8.
Número de cilindros: 4.
Disposición de los cilindros: en línea verticales.
Diámetro: 78 mm.
Carrera: 92 mm.
Cilindrada total: 1758 cc.
Compresión: 19,8:1.
Potencia máxima: 42 HP D.I.N. a 3400 rpm.
Par motor máximo: 10,5 kg a 2200 rpm.
Refrigeración: por agua, con termostato.
Válvulas: dos por cilindro situadas en la tapa de cilindros.
Cigüeñal: forjado, con tres apoyos.
Sistema eléctrico: batería 12 V. 120 Ah. Dínamo 160 W.
Lubricación: forzada y por salpicado. Capacidad del cárter: 6 litros.
Presión mínima de lubricación: 1 kg/cm².
Filtro de aceite: en by-pass.
Sistema de combustible: Bomba de alimentación: Bosch FP/KE 22 A 153/3; bomba de inyección: Bosch PES 4 A 50 B 410 RS 80/1; inyectores: DN 4 SD 128; capacidad del tanque de combustible: 70 litros.

TRANSMISION

Embrague: monodisco seco con mando mecánico, diámetro disco: 200 mm con amortiguador de torsión Fitchel y Sachs.

Caja de velocidades: marca Borgward; 4 marchas hacia adelante y retromarcha.

Relaciones:

1ª	3,86:1
2ª	2,15:1
3ª	1,36:1
4ª	1,00:1
M. atrás	4,06:1

Puente trasero: relación piñón-corona: 4,22 a 1.

Relaciones finales:

1ª	16,28:1
2ª	9,07:1
3ª	5,73:1
4ª	4,22:1
M. atrás	17,13:1

SUSPENSIONES

Delantera: independiente con elástico transversal y amortiguadores telehidráulicos.
Trasera: a eje rígido "Hotchkiss drive", ballestas longitudinales y amortiguadores telehidráulicos.

DIRECCION

Tipo: sinfín y sector, marca ZF Ross. Relación de transmisión: 12,2 a 1.
Geometría de la dirección: Avance: 2°15'; convergencia: 5 a 6 mm. comba: 1°32.

FRENOS

Hidráulicos en las cuatro ruedas, freno de mano mecánico, en las ruedas traseras.

CARROCERIA

Tipo Pick-up con chasis.
Rodado: 6.00 x 16.
Presiones: 28/30 lb/pulg² adelante
30/34 lb/pulg² atrás

DIMENSIONES

Distancia entre ejes: 2680 mm.
Trocha delantera: 1490 mm.
Trocha trasera: 1490 mm.
Altura sin toldo: 1660 mm.
Ancho máximo: 1690 mm.
Longitud total: 4650 mm.
Altura del eje trasero al suelo: 200 mm.

Caja de carga:	Alto	425 mm
	Largo	1858 mm
	Ancho	1594 mm

ESPECIFICACIONES VARIAS

Peso vacío: 1270 kg. Carga útil: 500 kg.

AQUI ESTA EL RASTROJERO

lar, fabricados con chapa de acero soldada. Los travesaños que unen a los largueros también se construyen de chapa de acero doblada y soldada. El bastidor no presenta ninguna forma curvada; todos sus tramos constitutivos son rectos, para facilitar las correspondientes uniones.

El peso total del bastidor, dadas sus características de excepcional robustez, se eleva a 124 kg.

SUSPENSION DELANTERA

Es independiente, el movimiento de las ruedas es controlado por brazos trapezoidales superiores e inferiores que forman un paralelogramo deformable transversal.

El elemento elástico es una ballesta transversal situada abajo de los brazos inferiores, va fijada por su centro al travesaño delantero del bastidor. Los amortiguadores delanteros son telehidráulicos y conectan los brazos inferiores de la suspensión al bastidor.

SUSPENSION TRASERA

El puente trasero va suspendido por dos elásticos longitudinales semielípticos que se fijan por su parte media a las cañoneras mediante dos abrazaderas cada uno. Los elásticos absorben todas las reacciones del eje trasero. Los amortiguadores son también telehidráulicos.

FRENOS

Son hidráulicos en las cuatro ruedas, teniendo además un sistema mecánico de mano que actúa sobre las ruedas traseras. Las campanas son de fundición de hierro, siendo su diámetro 299 mm.

RUEDAS

Son a disco, y llevan neumáticos 6.00 x16, seis telas; las presiones de inflado son: 28/30 lb/pulg.², adelante; 30/34 lb/pulg.², atrás.

DIRECCION

Es tipo sinfín y sector, siendo su fabricante ZF Ross; la relación de transmisión es 1:12,2.

CABINA Y CAJA

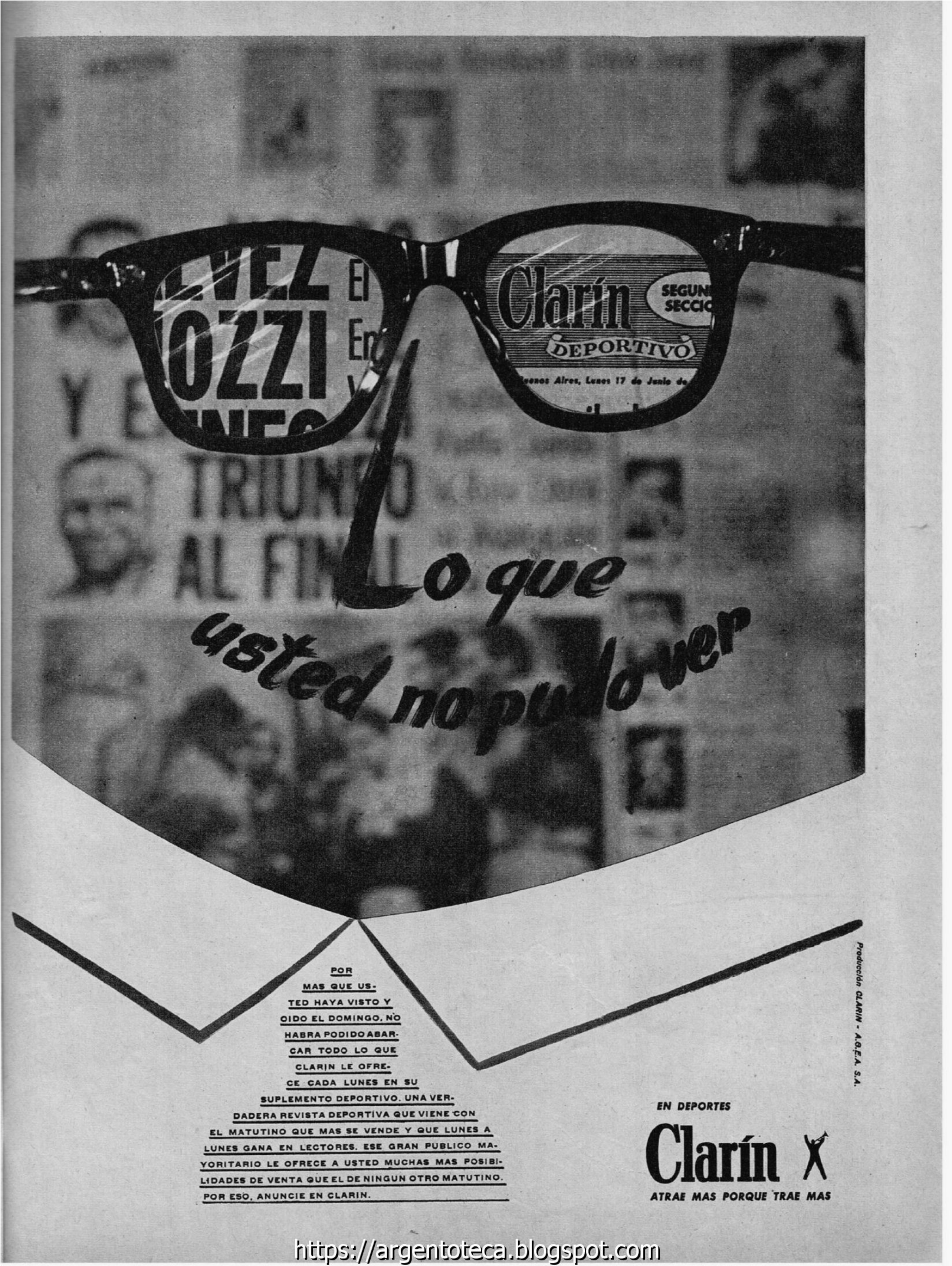
La cabina es de acero y tiene capacidad para tres personas. El tablero de instrumentos tiene: un velocímetro, un manómetro de aceite, un indicador de nivel de combustible, un indicador de descarga, y un indicador de precalentamiento.

A la derecha, en el tablero, hay una guantera con tapa.

La caja de carga es de pino Brasil, siendo sus dimensiones:

Alto: 425 mm.
Largo: 1.858 mm.
Ancho: 1.594 mm.

https://argentoteca.blogspot.com

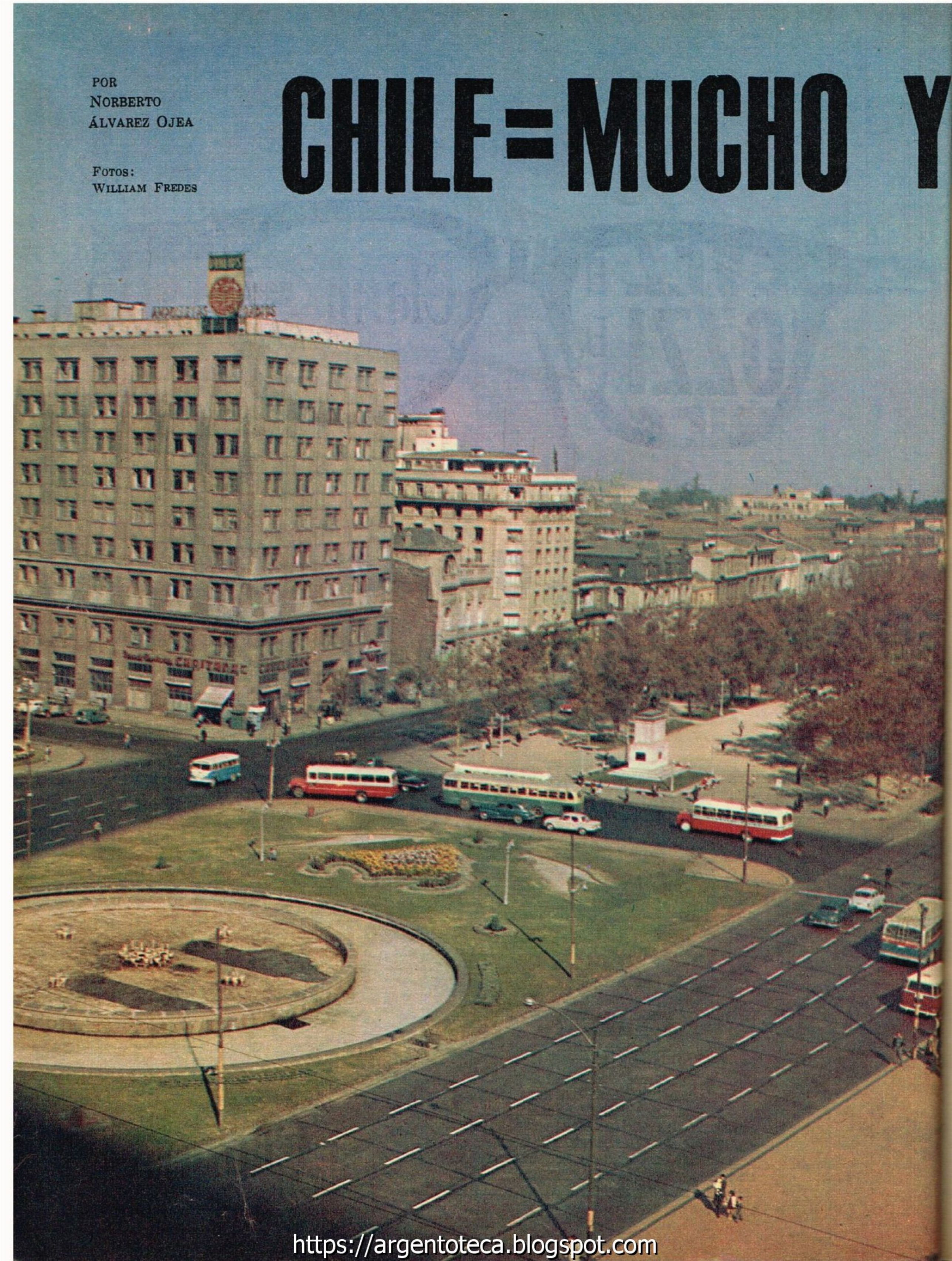


https://argentoteca.blogspot.com

POR
NORBERTO
ÁLVAREZ OJEA

FOTOS:
WILLIAM FREDES

CHILE = MUCHO Y



https://argentoteca.blogspot.com

BUENO

RASTREO DE CIUDADES

Analizando problemas del tránsito, PARABRISAS visita hoy Santiago. Confesamos que fue una cordial sorpresa: están mejor organizados que nosotros. Y con firme voluntad de perfeccionarse.

Panorámica del tránsito en Santiago, obsérvese la perfecta marcación de las sendas vehiculares, en una de las principales avenidas de la ciudad.

Antes de partir alguien nos dijo: Lleven toda la documentación en regla, tanto la personal como la del automóvil, traten de asesorarse con respecto al Código de tránsito. Miren que Chile es un país en serio.

Sonreímos ante la amable advertencia; no concebíamos que pudiera haber un país en broma, pero todo fue llegar al primer retén de carabineros, en la alta cordillera, para comprender el significado de la frase de nuestro amigo. En una oficina de campaña nos atendió cortésmente un sargento de carabineros, revisó minuciosamente nuestra documentación, echó un vistazo al automóvil y luego de indicarnos la forma de salvar algunos inconvenientes en la ruta e informarnos del estado de la misma, se despidió con un fuerte apretón de manos y nos deseó encontráramos grata nuestra visita a Chile.

Había seriedad aún en la forma por demás amable con que nos trataba. Al aproximarnos a Santiago, la bella capital del país hermano, terminamos de comprender a nuestro amigo.

Nos esperaba un vasto sector céntrico de la ciudad, con calles perfectamente semaforizadas, y un tránsito continuo y fluido, aun en las calzadas mas angostas de clásico trazado colonial.

Una investigación a fondo nos permitió descubrir la forma en que se logró tan excelente sincronización en el tránsito urbano.

EN PRIMER LUGAR, LA LEY

El Código o Reglamento Nacional de Tránsito de Chile, válido para Santiago y para todo el país es un modelo en su género. Quienes lo concibieron tuvieron muy en cuenta el adaptar sus disposiciones a las normas internacionales vigentes, y adecuándolas además, a las necesidades de tránsito ciudadano y de la red caminera.

La zona céntrica está perfectamente delimitada, en cuanto a velocidades y condiciones especiales de tránsito. Se ha procedido a marcar no sólo todas las sendas peatonales, sino las líneas de tránsito vehicular.

Hemos podido observar grupos de peatones que aún verificando que no venía ningún vehículo, se abstenían de cruzar la calzada en espera de la luz verde correspondiente. En una ocasión, caminábamos distraídos por el centro de Santiago y estábamos a punto de cruzar una calle sin reparar en la luz roja peatonal, cuando el amigo chileno que nos acompañaba extendió su brazo ante nosotros y nos detuvo bruscamente, a tiempo que con una exclamación de reproche nos decía: ¿Están "curaos"? ¿Cómo cruzan con luz roja?

Hay, evidentemente, una buena disposición para cumplir las leyes y ordenanzas de tránsito por parte de los habitantes de Santiago, fruto a no dudarlo, de un claro sentido del deber ciudadano, pero, como veremos más adelante, las autoridades han sabido lograr el "clima propicio" creando las condiciones morales y materiales para que se cumplan las reglamentaciones.

TRANSITO CIUDADANO

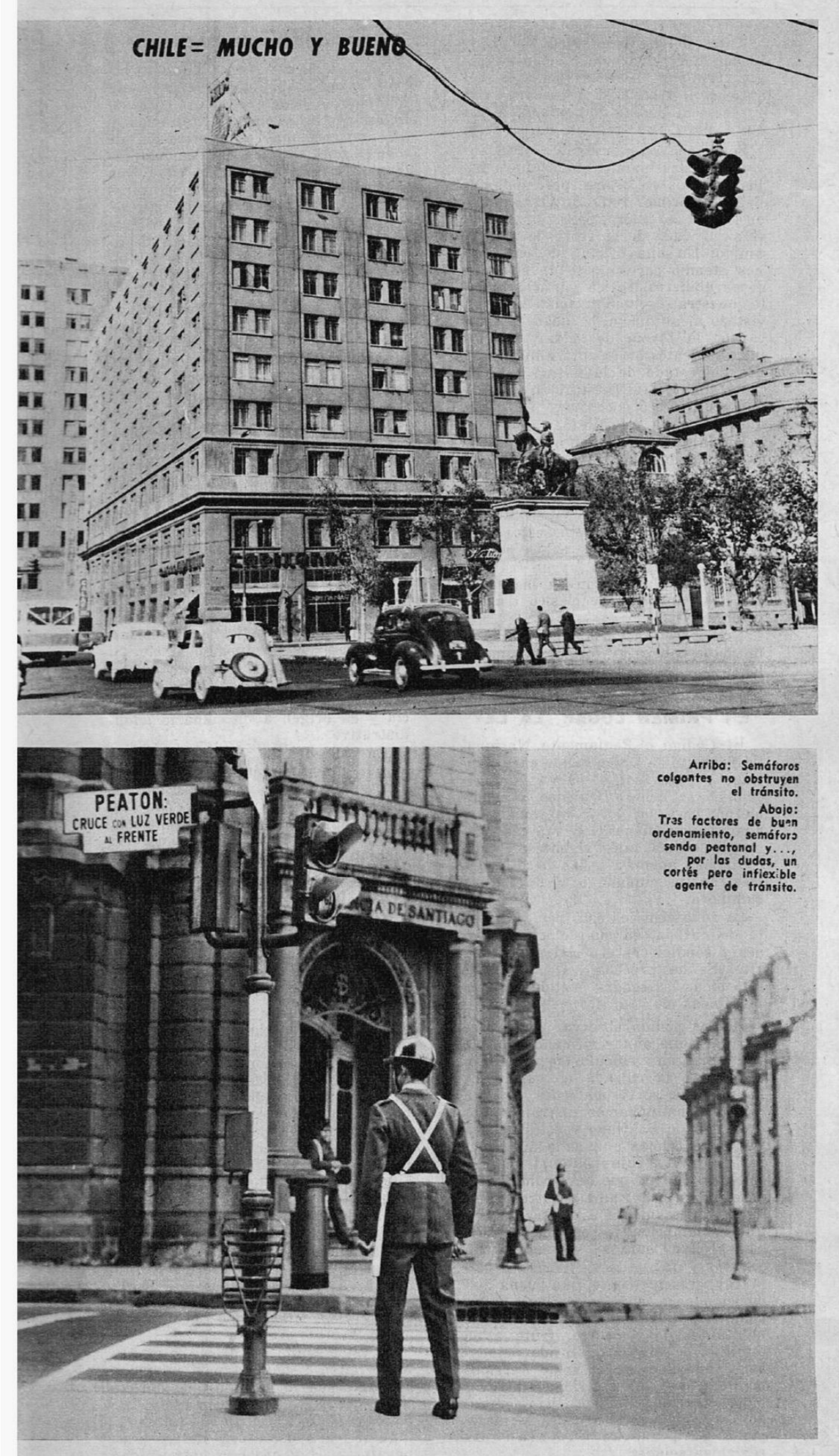
Como aliciente para cumplir las ordenanzas al pie de la letra, tanto conductores como peatones se benefician con una clara señalización y con una racional semaforización de toda la zona céntrica. Las sendas peatonales están demarcadas en forma perfectamente visibles y con pinturas especiales que perduran a través del tiempo. Lo mismo pasa con las líneas vehiculares y con los lugares destinados al estacionamiento. Las distintas prohibiciones están indicadas con carteles colocados en sitios adecuados y ningún obstáculo existe en aceras o calzadas que dificulten la visión. Para indicar el sentido direccional de las calles se ha recurrido a un excelente y expeditivo medio, que dice mucho de la responsabilidad de los habitantes de Santiago; en efecto, todo propietario de un inmueble ubicado en las esquinas tiene la responsabilidad del mantenimiento de una flecha de grandes dimensiones que sobresale del edificio y que indica la dirección permitida del tránsito y también el nombre de la calle en cuestión. Además, Carabineros de Chile tiene el deber de comunicar, al Departamento Ejecutivo de la Repartición que corresponda, todo inconveniente que sufra el tránsito a causa de baches, calles en mal estado, señales deterioradas, semáforos que no funcionen, etc. Si la Repartición en un término razonable no arregla el desperfecto, la comunicación se transforma en denuncia y da origen a un sumario administrativo.

En cuanto a la semaforización, se han adoptado sistemas y criterios modernos. No hay semáforos colocados en el centro de las calzadas, que obstruyan el tránsito: todos los problemas se han resuelto con semáforos colgantes y en las calles angostas con una buena ubicación sobre la vereda.

No hemos comprobado dificultades en cuanto a la visibilidad de las luces. La sincronización es perfecta y se han tenido en cuenta las distintas necesidades de entradas y salidas en las distintas horas del día y de la noche. El tránsito es fluido aún en las calzadas más angostas; contribuye a ello la marcación de líneas vehículares que comentamos. Los vehículos del transporte colectivo, ómnibus y "liebres" de pasajeros tienen paradas alternadas y circulan por la línea de tránsito lento, pegados a la acera, razón por la cual no se cruzan peligrosamente al tránsito para tomar y dejar pasajeros. Bajo ningún concepto en la zona céntrica un vehículo de pasajeros pueden adelantarse y pasar a otro, salvo que éste se hallare detenido por largo tiempo a causa de fallas mecánicas u otro problema. Aun en los casos que se detenga para dejar o tomar pasajeros, el que viene atrás debe conservar su línea.

El estacionamiento en las calles que lo permiten tiene una particularidad singular: de un lado estacionan los automóviles y del otro, en hilera, las motos y motonetas, dejando libres los lugares para ascenso y descenso de pasajeros. Hay orden y uniformidad

https://argentoteca.blogspot.com



Arriba: Semáforos colgantes no obstruyen el tránsito.

Abajo: Tres factores de buen ordenamiento, semáforo senda peatonal y..., por las dudas, un cortés pero inflexible agente de tránsito.

en las calles. Los peatones respetan las sendas demarcadas y lo mismo hacen los conductores, que en ningún momento cruzan indebidamente o paran sobre la senda peatonal.

Las apreciaciones valen tanto para calles angostas como Ahumada, Morando y Huérfanos o la ancha y tradicional avenida Bernardo O'Higgins; en esta última arteria hemos observado, a través de un largo trayecto, que cada conductor respetaba su línea de tránsito vehicular, sin hacer esas peligrosas eses que tantos problemas traen aparejados.

Ex profeso hemos viajado en una de las tradicionales "liebres", versión chilena de nuestros colectivos, y comprobado el estricto cumplimiento, por parte del conductor, de las disposiciones que obligan a transitar junto a la acera a los vehículos de transportes de pasajeros; además en ningún momento efectuó cruces de otros vehículos en espera de ascenso o descenso de pasajeros.

CONCLUSIONES FAVORABLES

Hemos regresado de Chile favorablemente impresionados por el ordenamiento del tránsito en Santiago, su ciudad capital. Ahora bien, hay algunas cosas que sin embargo debemos criticar constructivamente, en primer lugar nos parecen excesivos los lugares reservados para el estacionamiento de vehículos oficiales. El ciudadano chileno, celoso defensor de sus derechos, ya ha reaccionado contra estos siempre odiosos privilegios; ha habido inclusive algunos incidentes desagradables de los cuales se han hecho eco los cables de las agencias de noticias internacionales. Tal es el caso de un profesional que se negó a pagar las multas por estacionar en lugares reservados y fue detenido. El Automóvil Club de Chile se solidarizó con el infractor y se propicia un movimiento nacional de automovilistas en contra de los privilegios que perjudican el buen ordenamiento del tránsito.

Otro de los detalles contradictorios que hemos observado es la tracción a sangre en lugares céntricos. Pero, como señalamos, los problemas del tránsito en Chile han sido resueltos en forma por demás favorable.

Para ese ordenamiento se cuenta con el valioso aporte que significa gran cantidad de personal policial y municipal dedicado al control del tránsito. Carabineros de Chile tiene un cuerpo especial de guardias de tránsito. Poseen además adecuados vehículos para lograr la detención del infractor rebelde. Simultáneamente actúan los inspectores municipales, que lo hacen en forma coordinada con los carabineros.

La ley de esta forma se encuentra fortalecida, y las sanciones son severas para quienes pretenden burlarla.

Mucho y bueno han logrado las autoridades de Santiago en lo que respecta a su tránsito ciudadano; con unos pequeños toques el sistema puede perfeccionarse y la capital de Chile conservar el justo título de ser una de las ciudades más ordenadas de América. *

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

"GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA"

30 DE NOVIEMBRE AL 7 DE DICIEMBRE

HEMISUR

AUTOMOVILISMO

RELATOR:

ANDRES ROUCO

COLABORANDO:

J. A. CALABRESE - A. LAMARQUE

E. VIETA - J. ALIAGA - R. BO - R. A. FOSSATI

RELATOS DESDE EL AVION:

ISIDRO GONZALEZ LONGHI

"EL DIARIO ORAL"
de lunes a viernes
de 21 a 21,25 hs.

"ANEXO J"
lunes de 23 a 24 hs.

"NOCHES DE FIESTA"
miercoles
de 23 a 24 hs.

SERIEDAD,
VERACIDAD,
DINAMICA.

ROUCO Y GONZALEZ
LONGHI S.R.L.
Producciones Publicitarias
CANGALLO 1409
BUENOS AIRES
T.E. 45 - 2708
y 45 - 1042

"CARBURANDO EN DEPORTES"

RADIO Rivadavia
AL SERVICIO DE LA VERDAD

https://argentoteca.blogspot.com

RUTAS DE PARABRISAS

Con fe en el futuro del turismo automovilístico, seguimos revelando para nuestros lectores los caminos de la patria y de países vecinos

ADQUIERA ESTOS EJEMPLARES DE PARABRISAS CON MAPAS DESPLEGABLES, IMPRESOS A CUATRO COLORES, ANTES QUE SE AGOTEN. DIRIJASE A RYELA S. A., PIEDRAS 113, CAPITAL FEDERAL
T. E. 30 - 8022

Precio del ejemplar ..... $ 55.—

Para recibirlos por correo o certificado, agregue la suma de $ 10 por ej.

De acuerdo con una reciente encuesta realizada por Gallup para nuestra revista PARABRISAS, el 70 % de los lectores utizaron, o piensan utilizar los mapas desplegables que se presentan en cada edición.

Estos mapas, verdaderos trabajos de relevamiento, practicados a través de largos viajes realizados por nuestro equipo de turismo, son guías de extraordinaria utilidad.

- Nº 1. Bs. As. Tornquist - Sierra de la Ventana
- Nº 3. Bs. As. - Concordia - Por río Uruguay. (Agotado)
- Nº 4. Mar del Plata - Claromecó - Necochea - Mar del Sur - Miramar. (Agotado)
- Nº 5. Bs. As. - Mendoza (Agotado)
- Nº 8. Córdoba - Catamarca - La Rioja
- Nº 9. Bs. As. - Rosario - Santa Fe - Córdoba - San Luis - Mendoza - San Juan
- Nº 10. Mendoza - Sgo. de Chile
- Nº 11. Bs. As. - Sta. Rosa - Neuquén - Bariloche
- Nº 12. Paraná - Santa Fe - Resistencia - Corrientes
- Nº 13. Colonia - Montevideo - Punta del Este
- Nº 14. Bariloche - Mendoza
- Nº 15. Camino de la Costa - La Plata - Mar del Plata
- Nº 16. Corrientes - Posadas - Cataratas del Iguazú
- Nº 17. Resistencia - Asunción del Paraguay
- Nº 18. Rep. Argentina - Caminos Principales
- Nº 19. Bs. As. - San Luis - Mendoza y Sgo. de Chile - Arica
- Nº 20. Bs. As. - Porto Alegre - Vía Montevideo
- Nº 21. Bahía Blanca - Trelew
- Nº 22. Trelew - Puerto Deseado
- Nº 23. Puerto Deseado - Ushuaia
- Nº 24. Puerto Alegre - San Pablo
- Nº 25. Bs. As. - Luján - San Antonio de Areco
- Nº 26. Bs. As. - Mar del Plata (Agotado)
- Nº 27. Bs. As. - San Nicolás
- Nº 28. San Pablo - Río de Janeiro
- Nº 29. Bs. As. - San Luis - El Pehuenche
- Nº 30. Bs. As. - Termas de Río Hondo
- Nº 31. Las rutas de Tucumán
- Nº 32. Las rutas de Salta
- Nº 33. Las rutas de Jujuy
- Nº 34. Bs. As. - La Plata - Chascomús
- Nº 35. Bs. As. - Bahía Blanca
- Nº 36. Río Colorado - Neuquén - Bariloche (vía Piedra de Aguila) y El Bolsón

UN "ALGO MAS"...

EN LA ATENCION MECANICA DE SU PEUGEOT

Tráiganos su PEUGEOT y siga paso a paso la tarea responsable de los técnicos de ARTYMET. Obsérvelos. Consúltelos. Comprobará que en la moderna planta funcional de mantenimiento de ARTYMET hay "algo más" que la mera atención mecánica de su coche. Encontrará en ella los más modernos equipos e instalaciones, amplia capacidad técnica, atención rápida, completa y responsable, precios ajustados a la realidad y una atención cordial y deferente.

ARTYMET S.A.C.I.

CONCESIONARIO OFICIAL PEUGEOT

TALLER DE MANTENIMIENTO: 11 DE SEPTIEMBRE 2234
TEL. 73-5535 (ALT. JURAMENTO 1800) - BCAS. DE BELGRANO
SALON DE VENTAS: CABILDO 4300

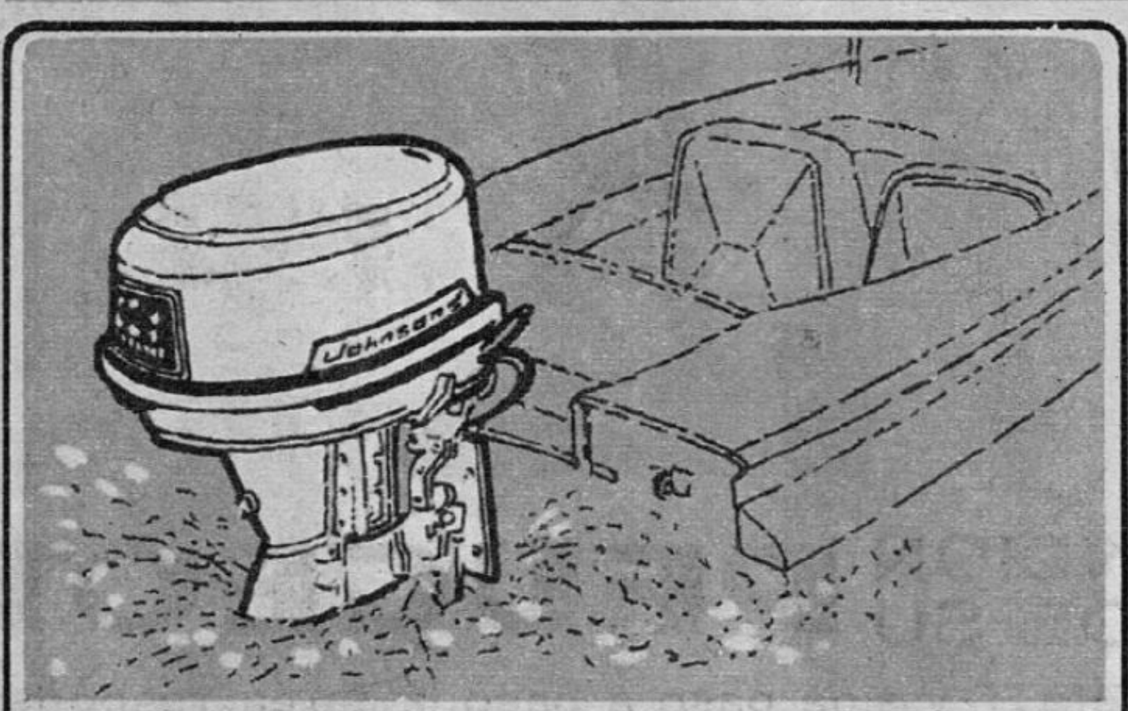
https://argentoteca.blogspot.com

descuentos de prendas
y financiación de
ventas, automotores
nuevos y usados

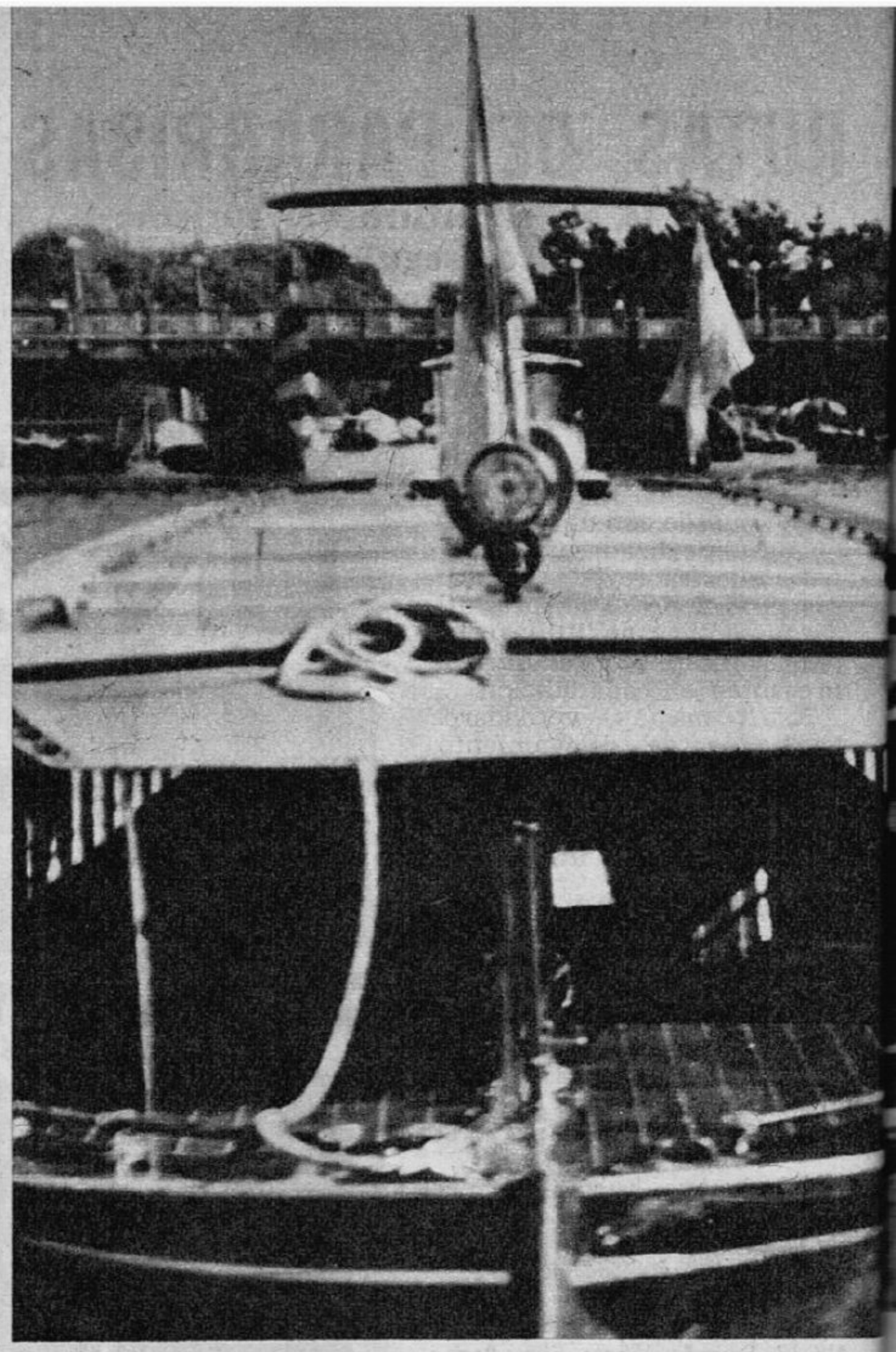
Financiación total de
Importación y Exportación
Para la Industria Automotriz
Trámites "Acelerados"
Financiaciones en general

PUBLIKA internacional

FINANCIERA
BUENOS AIRES S. A.
Cap. realizado $ 130.000 000
DEFENSA 135 - T. E. 30 - 1531/5 - BUENOS AIRES



Johnson '64
Supremacia mundial en fuera borda
motores en stock para entrega inmediata
repuestos legítimos - service
planes de financiación
GARANTIA 2 AÑOS
CASA STEWART S.A.
PARANA 771 Tel. 42-1651 • 44-3060



NOTICIERO

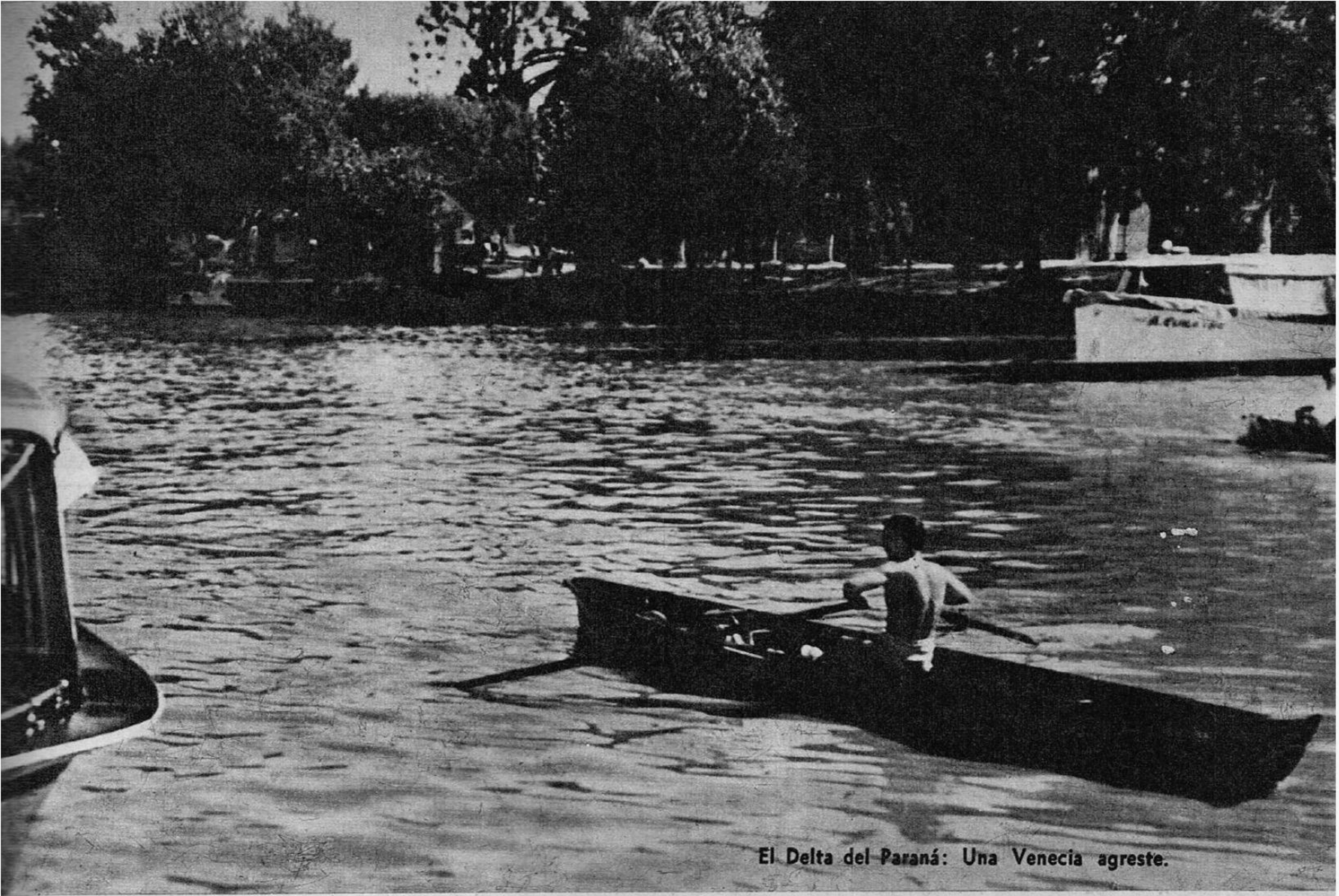
El Delta del río Paraná es la "Venecia agreste argentina". En 14.100 kilómetros cuadrados, hay más de 1.000 islas y 2.000 kilómetros de ríos, arroyos y canales navegables: son las arterias por las que circula la producción maderera y frutícola, la población isleña y el intenso movimiento turístico, que supera holgadamente los dos millones de visitantes por año. En la zona hay más de 20 clubes, que facilitan la práctica de todos los deportes náuticos, y más de 50 rioteles, moderna versión de los antiguos recreos, algunos de ellos con piscina y cancha de golf.

En la zona, el agua constituye no sólo el elemento esencial del paisaje, que se advierte incluso en sus casitas elevadas de construcción lacustre, sino que es su medio vital de comunicación. En el Delta, aguas arriba, hay almacenes flotantes, vendedores ambulantes que en sus lanchas y botes recorren la zona ofertando su mercancía. Los niños van a la escuela en todo tipo de embarcaciones, y la profunda fe de los isleños se ve fortalecida por una típica capilla flotante, quizá única en el mundo. Celosos defensores de su acervo histórico, los pobladores conservan como reliquia la casa donde vivió Sarmiento, uno de los más ilustres educadores de América.

Los turistas internacionales y del interior del país que visitan Buenos Aires, encuentran en el Delta uno de los lugares más singulares del mundo entero.

Los frutales en flor se ofrecen generosos al alcance de la mano, y los largos paseos en lanchas-taxi o colectivas brindan al turista momentos inolvidables, no desprovistos de emoción y de aventura.

https://argentoteca.blogspot.com



El Delta del Paraná: Una Venecia agreste.

TURISTICO

auspiciado por la **DIRECCION NACIONAL DE TURISMO**

ITINERARIOS Y TRANSPORTES

Como itinerario para ir al Tigre (Delta del Paraná), puede tomarse el camino denominado del bajo, prolongación de la avenida Libertador Gral. San Martín. La ruta pasa por las importantes y pintorescas zonas residenciales de Núñez, Vicente López, Olivos y San Isidro. Olivos tiene un importante puerto de yachting, siendo centro de diversión nocturna con boites y buenos restaurantes, con atención hasta altas horas de la madrugada.

Otra ruta es la avenida Cabildo de la Capital Federal, que penetra en la provincia con el nombre de avenida Maipú.

Una vez en el Tigre o en Canal San Fernando, para recorrer el Delta o dirigirse a algunos de sus múltiples rioteles, pueden utilizarse los servicios de las lanchas colectivas o bien alquilarse embarcaciones particulares. La Dirección Nacional de Turismo proporciona información en un quiosco que con su auspicio ha habilitado la Asociación de Rioteles en la estación fluvial del Tigre. Pueden solicitarse en el mismo, folletos explicativos con los precios actualizados de todos los servicios.

En Buenos Aires, en el Edificio del Viajero, Perú 22, la oficina de información turística de la mencionada Dirección brinda su asesoramiento.

El Ferrocarril M[illegible] servicios continua[illegible] nes eléctricos [illegible] Buenos Aires [illegible] intermedias c[illegible] Fernando, y [illegible] ten numeros[illegible] micros (líne[illegible] pueden toma[illegible] Congreso y [illegible] pectivamente [illegible] bos de Cons[illegible]

[illegible]estra bello y temible. Lle[illegible]os así a Petrohue donde un camino costero, que bordea el rumoroso río del mismo nombre, nos conduce a Puerto Varas, hermosa población a orillas de un majestuoso lago, el Llanquihue. Estamos en pleno sur de Chile, el país, a decir de Subercaseaux, de "la loca geografía". El sur chileno, donde los guasos son rubios y los fundos se abrazan con la montaña y el cielo.

Ese sur chileno muchas veces herido por la trágica zarpa de los mo-

DICIEMBRE

CALENDARIO TURISTICO

MAR DEL PLATA: Semana del Mar. Se inicia la temporada veraniega en el gran balneario argentino. Bendición de las aguas y actos alegóricos que tienen por escenario la ciudad feliz.

DELTA DEL PARANA: Procesión náutica nocturna y festejos populares. Los nuevos hoteles cobran vida y animación ante la presencia de miles de turistas.

CHUBUT: (Comodoro Rivadavia). Fiesta del petróleo, patrocinada por las [illegible]trolíferos Fiscales. Se realiza anualmente la [illegible] se desarrollan una serie de actos y festejos [illegible] Petróleo.

[illegible]l día nacional del petróleo se celebra en Plaza [illegible] cada año.

[illegible] concursos internacionales en las zonas de los [illegible]quen.

[illegible] Copahue. Comienza el 15 de Diciembre, finali[illegible] marzo.

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

El guaso, símbolo del acendrado culto a la tradición del pueblo chileno.

EL PARAISO RECOBRADO

Entre las nevadas cumbres de la cordillera la presencia multicolor de los bellos lagos argentinos y chilenos

POR NORBERTO ÁLVAREZ OJEA

FOTOS: WILLIAMS FREDES

John Milton, el inmortal poeta ciego, cantó con versos inolvidables su paraíso perdido. Nosotros tuvimos la sensación de haberlo recobrado cuando ante nuestros ojos maravillados se sucedían los paisajes de belleza sin par de los grandes lagos argentinos y chilenos. Alguien dijo, refiriéndose a esas bellezas naturales: Aquí estuvo el paraíso. No nos queda ninguna duda al respecto.

Salimos de Puerto Pañuelo, navegamos el Nahuel Huapí en toda su extensión, internándonos en brazo Blest, desembarcamos en el puerto homónimo y luego de un corto trayecto terrestre llegamos al escondido Lago Frías, cuyas serenas y profundas aguas verdes, se hallan enmarcadas por inquietantes montañas cortadas a pico. Luego, el misterio encantado de un bosque milenario en medio de la cordillera, dentro del cual corre un angosto camino de cornisa a cuyos pies braman las aguas del río Peulla. Llegamos así a Peulla, aislada entre lagos, ríos y montañas, en cuyo confortable y típico hotel de madera pasamos la noche plena de rumor y de inquietudes.

Un luminoso amanecer nos sitúa frente a la singular belleza del Lago de Todos los Santos, cuyo verde esmeralda parece engarzado en las altas montañas. Navegamos durante tres horas ese lago color de esmeralda, subyugados por la imponente presencia del volcán Osorno, que se muestra bello y temible. Llegamos así a Petrohue donde un camino costero, que bordea el rumoroso río del mismo nombre, nos conduce a Puerto Varas, hermosa población a orillas de un majestuoso lago, el Llanquihue. Estamos en pleno sur de Chile, el país, a decir de Subercaseaux, de "la loca geografía". El sur chileno, donde los guasos son rubios y los fundos se abrazan con la montaña y el cielo.

Ese sur chileno muchas veces herido por la trágica zarpa de los movimientos sísmicos, es, sin embargo un canto a la vida y al trabajo creador, con sus surcos estrechos y simétricos, con sus verdes campiñas, con esos animales que parecen aferrados a la montaña, que ha sido dominada y convertida en vergel.

LAGOS ARGENTINOS

En nuestro itinerario predomina la presencia del lago Nahuel Huapí, que en procura de la frontera con Chile recorreremos en su mayor extensión. Ahora bien, antes de abandonar Bariloche hay una excursión exclusivamente lacustre que es interesante realizar, nos referimos a una visita a la famosa Isla Victoria, una de las reservas forestales más importantes de nuestros parques nacionales. En la isla se pueden cazar ciervos, previa autorización que otorga la Dirección de Parques Nacionales; hay facilidades para la pesca, y un importante vivero de plantas regionales. Existe en el lugar una pintoresca y confortable hostería, donde se puede almorzar o merendar a precios razonables. La misma excursión lacustre comprende una visita al bosque de Arrayanes, en la península de Quetrihue, bosque único en el mundo que inspirara a Walt Disney para la producción de su película Bambi. Estos circuitos pueden realizarse en embarcaciones de Parques Nacionales o de empresas particulares; se realizan en el día.

Los demás circuitos de Bariloche pueden efectuarse en automóvil y comprenden puntos de gran interés turístico por sus valores estéticos e históricos, que pueden recorrerse siguiendo las indicaciones de nuestro mapa desplegable. Para ampliar información sobre Bariloche y lagos argentinos pueden consultarse los números 11 y 14 de PARABRISAS.

EN TIERRA CHILENA

El itinerario para llegar a Chile lo tendrá el lector en la hoja de ruta respectiva. Ahora nos referi-

https://argentoteca.blogspot.com

Puerto Varas, la pintoresca ciudad chilena a orillas del lago Llanquihue.

EL PARAISO RECOBRADO

El mar se brinda generoso a través de los típicos quioscos flotantes de Puerto Montt.

remos a distintos detalles de interés de la estada en el país hermano; y daremos en forma sintetizada, por razones de espacio, una reseña de los principales lugares de nuestro recorrido.

Luego de haber navegado los lagos argentinos Nahuel Huapí y Frías y el chileno de Todos los Santos, se llega a la importante población chilena de Puerto Varas, donde se toma contacto con la vida y costumbres del Sur de Chile. En dicha región predomina la colonización alemana, que desde los comienzos de nuestro siglo dio impulso y progreso al sur del país al amparo de buenas leyes inmigratorias. La edificación es de estilo europeo y predominan los techos multicolores que realzan, aún más si cabe, el hermoso paisaje. La tierra está cultivada al máximo, dividida en pequeños y grandes fundos (estancias) que se extienden sobre las montañas, ya que Chile representa una angosta franja de terreno entre la cordillera y el mar, y no puede desaprovechar sus tierras.

En Puerto Varas hallaremos también las primeras "fuentes de soda" (símil de nuestros bares al paso), hay buenos restaurantes y hoteles con pensión, entre estos últimos recomendamos los siguientes: el Grand Hotel Puerto Varas, de 107 habitaciones con baño privado, situado frente al inmenso lago Llanquihue, que con una extensión de 840 kilómetros es el más amplio y profundo de todos los lagos chilenos. El hotel cuenta con restaurante, boite, bar, salones de recepción y tiene calefacción central. Las tarifas oscilan entre 6 a 8 escudos por persona y por día. Otros hoteles de Puerto Varas son el Heim (ubicado en San José 273), de 5 a 7 escudos, y el Playa, Salvador 24, de 5 a 8 escudos por persona. Todos los hoteles dan pensión y cuentan con baños privados.

https://argentoteca.blogspot.com

Saltos del río Petrohue.

Entre los lugares atrayentes de Puerto Varas, debemos mencionar el Cerro de la Cruz, desde donde, en visión panorámica, se puede admirar el majestuoso lago, la cordillera y la ciudad.

Otro cerro, El Calvario, entre árboles y cuidados jardines, reproduce el milagro del "vía crucis".

En Puerto Varas, la hermosa ciudad de las casas y techos de distintos colores, tomamos también por primera vez contacto con otra costumbre chilena: "el once", una singular merienda que se nos brinda de cinco a siete de la tarde y que se compone de té o café con leche, la más variada gama de emparedados fríos y calientes, masas, tostadas, dulces y quesos, y una variedad de jugos de frutas, una verdadera cena. En la actualidad esa costumbre se ha generalizado tanto que caben las fórmulas más antojadizas de los célebres "onces". Según nos explicó el folklorista chileno conocido como el "chilote Campos", el once proviene de una costumbre indígena, pues por las tardes los indios si tenían visitas en las tolderías y no querían que éstas conocieran su afición por las bebidas, le decían a su compañero bebedor: vamos a tomar un once (refiriéndose a las once letras de la palabra aguardiente), y de esta manera los buenos indios, creyendo engañar al prójimo corrían a la cantina y se engañaban a sí mismos.

PUERTO MONTT Y OSORNO

A 21 kilómetros de Puerto Varas se encuentra Puerto Montt, capital de la provincia chilena de Llanquihue. Es una importante y pintoresca ciudad sureña, también colonizada por los alemanes, a cuyo puerto arriban diariamente gran cantidad de pequeñas y grandes embarcaciones trayendo a su bordo una preciada carga de mariscos y pescados que surte a gran parte de la población. En Puerto Montt puede el turista saborear los mejores manjares extraídos del mar a los precios más bajos del país, excluida, lamentablemente, la famosa langosta chilena, en la cual, sin duda, estarán pensando nuestros lectores, pero en Chile hemos descubierto con bastante congoja que la langosta escasea y es cara, pues se exporta en grandes cantidades. Pero no hay que desesperar pues las comidas a base de pescado y mariscos acompañarán al viajero a todo lo largo y ancho del país, comidas que elaboradas por los chilenos son verdaderos manjares. Otra cosa que acompañará gratamente al viajero son los excelentes vinos chilenos, ya que en el país hasta el vino común de mesa es muy bueno.

Nuestro equipo técnico ha probado el Peugeot 404

Lea este nuevo Road Test en PARABRISAS 38, que aparece el jueves 19 de diciembre

Volviendo al paisaje diremos que Puerto Montt es una de las ciudades más pintorescas del mundo, contribuyendo a ello su puerto, que es un inmenso mercado donde se ofrecen los artículos más variados en un clima de especial colorido. Hay inclusive quioscos flotantes, donde se ofrecen tejidos y artículos de la artesanía chilota.

La ciudad tiene una curiosa ubicación geográfica, que puede observarse en el mapa que acompaña la nota; está ubicada sobre el seno Relocanvi del golfo Ancud, y aunque sus aguas corresponden al Océano Pacífico, no hemos llegado aún a mar abierto.

Entre los puntos de mayor interés turístico de los alrededores recomendamos una excursión a la isla Tenglo, donde se preparan unos exquisitos platos denominados "curantos" a base de mariscos y carnes cocidas a la manera polinésica. Tenglo es además el paraíso de los pescadores, y posee muy buenas playas. Cerca de Puerto Montt se halla el histórico pueblo de Maullin, fundado por Magallanes cuando llegó con la expedición que descubrió el estrecho que lleva su nombre.

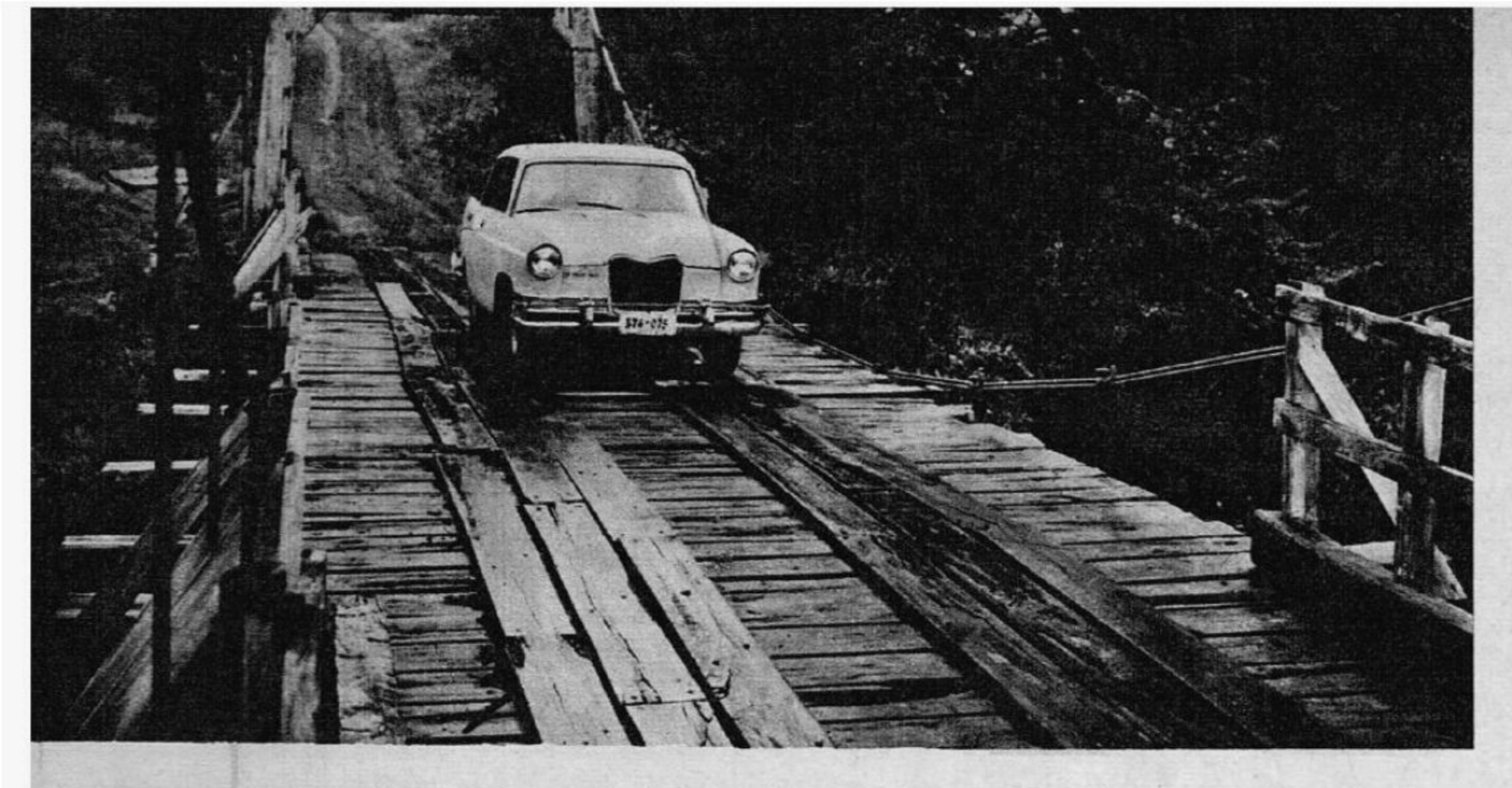
Puerto Montt tiene muy buenos restaurantes y hoteles, entre los cuales podemos recomendar: Gran Hotel Pérez Rosales, 52 habitaciones con baño privado, bar, salón de té y amplios comedores, tarifa 7 a 9 escudos por día y por persona, con pensión. Club Alemán, ubicado en Av. Varas 264, tarifa 4 a 6 escudos, con pensión; Hostería Hoffman, en Isla Tenglo, 5 a 7 escudos por día y por persona, con pensión, y Residencial Wellman, Urmeneta 107, 4 a 6 escudos por día y por persona.

Salimos de Puerto Montt retomando la carretera Panamericana, pasamos nuevamente por Puerto Varas y llegamos a la moderna ciudad de Osorno, importante centro turístico del sur de Chile.

La ciudad de inmediato nos sorprende gratamente por la pulcritud de sus calles y la monumental edificación, que nos hace entrever un país que progresa día a día. Es también una ciudad de cuidadas plazas y floridos jardines.

Hay muchas e interesantes excursiones que pueden realizarse desde Osorno, entre las que citaremos una visita a Pucatrihue, Maicolpi y Bahía Mansa, a orillas del

https://argentoteca.blogspot.com



Caudalosos ríos y frondosa vegetación acompañan gratamente al viajero en el cruce de la Cordillera sureña.

EL PARAISO RECOBRADO

Zona ribereña de Puerto Montt, la más castigada por la furia de los últimos terremotos.

Océano Pacífico. Son aproximadamente 80 kilómetros, cruzando el camino los maravillosos bosques de la cordillera de la costa. Además, todos los lagos del centro sureño quedan dentro de los circuitos turísticos de la ciudad.

Abundan en Osorno los buenos restaurantes, bares y modernas "fuentes de soda". Hay poca vida nocturna, como en todo el sur de Chile, y dos excelentes hoteles que podemos recomendar: el Gran Hotel Osorno, ubicado frente a la plaza principal, con 105 habitaciones con baño privado, restaurante, bar americano, amplia recepción, cuyas tarifas oscilan entre los 6 y 9 escudos, con pensión, por día y por persona, y el Hotel Waeger, ubicado en la calle Cochrane 816, con comodidades para guardar el automóvil y taller mecánico. Sus tarifas oscilan entre 6 a 8 escudos por día y por persona, con pensión.

La ciudad de Osorno es también escala obligada en la ruta Panamericana para seguir el itinerario rumbo a Valdivia, Temuco y Santiago de Chile, cuyo mapa y hoja de ruta incluiremos en la última nota de la presente serie, las rutas de los grandes lagos argentinos y chilenos. *

La tercera etapa de nuestro itinerario turístico por las rutas de los grandes lagos argentinos y chilenos, que comprende el cruce de la cordillera y el recorrido Peulla, Puerto Varas, Puerto Montt y Osorno, fue realizada sin inconvenientes por el automóvil Di Tella 1500 cedido gentilmente por SIAM DI TELLA AUTOMOTORES como contribución al relevamiento de las rutas argentinas y chilenas.

En Chile contamos con adecuada atención y servicios mecánicos a cargo de la British Motor Corporation.

https://argentoteca.blogspot.com

2 Brillantes productos para el mejor lucimiento de su coche!

CERA PARA LUSTRAR COLORIN MMB

Especialmente indicada para encerar automóviles otorgándole al acabado un brillo duradero, al mismo tiempo que protege la pintura. Es adecuada también para restaurar el brillo de muebles en el hogar, de madera o metálicos, ya sean barnizados, laqueados o lustrados. Se aplica con mucha facilidad.

AUTO POLISH

EMULSION PARA LUSTRAR AUTOMOVILES COLORIN MMB

Indicado para restaurar el color y el brillo de superficies pintadas con lacas o esmaltes horneados, deslucidas por el uso y la acción del agua y la intemperie. Elimina la suciedad y pintura desgastada y protege al acabado contra la acción de la intemperie con una capa invisible de ceras y siliconas
Se trabaja sin esfuerzo.

AUTO POLISH por su original envase funcional plástico,
no se derrama ni chorrea.
Usese sobre superficies bien limpias y libres de polvo.
Frótese hasta secar el líquido y complétese con paño suave y limpio.

AUTO POLISH también es indicado para el uso en el hogar, protegiendo los muebles de la acción del tiempo.

ES OTRO PRODUCTO DE LA PRESTIGIOSA LINEA DE **COLORIN MMB**

JORGE CUETO

https://argentoteca.blogspot.com

Bariloche - Peulla - Pto. Varas - Pto. Montt. - Osorno

La presente hoja de ruta es un tanto "sui generis" pues incluye largos recorridos lacustres imposibles de kilometrar en la forma acostumbrada, además, una parte apreciable del camino se refiere al cruce de la cordillera, y la carretera Panamericana, con tramos todavía en construcción en Chile, aún no tiene sus correspondientes mojones. Por tal motivo hemos optado por una solución acorde con esta situación y preferido cambiar un tanto el sistema en pro de mayor claridad expositiva.

Tramo Bariloche - Puerto Montt

Km. 0 Puerto Pañuelo (Bariloche).
Embarque en la balsa de Parques Nacionales, con destino a Puerto Blest.
Solicitar traslado con 48 horas de anticipación en la oficina de Parques Nacionales que funciona en el Centro Cívico de Bariloche. Aranceles del traslado aproximadamente 1.200 pesos por el coche y 250 pesos por el pasaje adicional de cada persona que lo acompañe.

Km. 25 Puerto Blest. Se arriba luego de 3 horas de navegación por el Lago Nahuel Huapí.
Hostería, restaurante y bar.
Avisar en la oficina de Parques que se prosigue viaje hacia Lago Frías, para que envíen el equipo de embarque en la nueva balsa. Tomar el único camino existente. Cuidado que es muy angosto y permite el paso de un un solo vehículo por vez.

Km. 29 Puerto Alegre.
Nuevo embarque del automóvil en balsa hasta Puerto Frías. En la mitad del trayecto por el Lago Frías es interesante comprobar los efectos del eco que se produce a causa de las altas montañas.

Km. 33 Puerto Frías. Aduana y Gendarmería Nacional.
Ultimo punto de la frontera argentina, control de documentación personal y del automóvil. Verificar el registro correcto del coche en la "Libreta de Pasos por Aduanas".
Pedir comprobantes de salida de máquinas fotográficas, armas permitidas, radios, y de todo objeto que requiera visación aduanera posterior.
A partir de este momento comienza el cruce de la cordillera de los Andes por unos de sus pasos más accesibles, el Pérez Rosales. El camino está perfectamente señalizado, tiene tramos de cornisa y de curvas pronunciadas. Verificar frenos y usar adecuadamente la bocina.

Km. 35 Paso Pérez Rosales. Se cruza el límite y se entra en territorio chileno. El tramo es magnífico, pues la vegetación es exuberante en esa zona de la cordillera. En invierno puede cerrarse por la nieve, pero por muy pocos días pues actúan de inmediato máquinas barrenieves.

Km. 40 Retén de Carabineros.
Detenerse, exhibir documentación y registrar la entrada del automóvil en Chile. Hacer visar la boleta aduanera de los demás efectos personales registrados por la Aduana argentina de salida. Consultar sobre el estado del camino a Peulla, pues puede estar inundado un "vallin" cercano, en cuyo caso hay que pedir ayuda en los "fundos" de la ruta para pasar el coche, en un "coloso" gigantesco carro con ruedas de goma, que se remolca con un tractor.

Km. 55 Peulla. Hotel, restaurante, oficina de telégrafos.
Policía Internacional.
Auxilios mecánicos, gasolina de emergencia, y gomería.
Se pasa la noche en Peulla en el único hotel existente, previa obtención de la "tarjeta de turista" en las oficinas de la "Policía Internacional".
Tramitar de inmediato en las Oficinas de la Cía. Chilena "Andina del Sur", situadas a escasos metros del hotel, el traslado del automóvil en los barcos de la empresa para el cruce de Lago de Todos los Santos. Además, hay que sacar los pasajes respectivos para las personas que acompañan el automóvil. El cruce del automóvil tiene un arancel de 22 escudos, y cada persona debe abonar por su pasaje 4 escudos.
A la mañana siguiente puede proseguirse el viaje. Se atraviesa el Lago de Todos los Santos, luego de 3 horas aproximadamente de navegación. A las bellezas del lago verde esmeralda, se agrega la imponente presencia del volcán Osorno.

Km. 98 Petrohue.
A partir de la zona del desembarco, se sigue por un camino consolidado al frente (está señalizado) con destino a Puerto Varas. El primer tramo del camino sigue el curso del río Petrohue, el rumor de cuyos rápidos acompañan al viajero. Es interesante detenerse donde indica un cartel indicador, internarse unos 200 metros a la izquierda del camino y admirar desde una plataforma, especialmente construida, los imponentes saltos del Petrohue. El último tramo del camino se hace por una ruta muy bien consolidada que bordea el lago más grande Chile, el Llanquihue, llegando finalmente a Puerto Varas.

Km. 158 Puerto Varas.
Estaciones de Servicio Esso, Shell y Copec., talleres mecánicos, gomerías, restaurantes, bares, fuentes de soda, hoteles.
A la salida de Puerto Varas se toma a la izquierda un tramo de la carretera Panamericana pavimentado que conduce a Puerto Montt.

Km. 180 Puerto Montt.

Tramo Puerto Montt - Osorno Comienza carretera Panamericana

Km. 0 Puerto Montt.
Estaciones de Servicio Shell, Esso y Copec., talleres mecánicos, gomerías, restaurantes, hoteles.
Se regresa rumbo a Osorno por la carretera Panamericana. No hay todavía mojones, ni servicios en las rutas, pero son numerosos los pueblos que se atraviesan dada las características de Chile. En todos ellos hay estaciones de Servicio Shell, Esso y Copec. y auxilios mecánicos.
Debemos indicar al lector que la carretera sigue paralela a la línea de los ferrocarriles chilenos, que son un poderoso auxiliar para el automovilista, pues en caso de problemas mecánicos que no logren resolverse, puede embarcarse el coche en un tren carguero y llevarlo hasta la ciudad más próxima o a Santiago de Chile y reembarcarlo hacia la frontera argentina. Debemos asimismo destacar el espíritu de colaboración hacia el turista de todos los funcionarios del ferrocarril estatal, que llega incluso a facilitar el remolque del coche hacia la estación más próxima de embarque.

Km. 27 Llanquihue.
Estación Esso, Copec y Shell. Talleres mecánicos, gomerías, restaurante, bar, hoteles.

Km. 53 Casena.

Km. 78 Río Negro. Est. Copec, Esso.

Km. 101 Osorno. Esso, Copec, Shell, Talleres Mec., Gomerías.

REQUISITOS PARA VIAJAR A CHILE

Los automovilistas que viajen a Chile por vía terrestre llevando su propio vehículo deberán presentarse a la oficina de turismo del Automóvil Club Argentino o del Touring Club Argentino, entidades que de acuerdo con las disposiciones internacionales vigentes son las únicas autorizadas para extender la correspondiente libreta de libre paso por Aduanas.

Hay que acompañar la siguiente documentación:

1) Carnet de socio, con recibo de tesorería al día.
   Los que no pertenezcan a ninguna de las Entidades mencionadas deberán asociarse y abonar adelantado un año íntegro de cuotas sociales.
2) Recibo patente del vehículo por el año en curso a nombre del socio. Si el recibo patente no estuviera a nombre del socio deberá acompañarse de una autorización de la persona que figura en la patente, con la firma verificada por Banco o Escribano Público.
3) Dos fotografías tamaño 4 x 4 cms., de frente, fondo blanco.
4) Registro argentino de conductor en actividad.
5) Cédula de Identidad.

Con la citada documentación el A.C.A. o T.C.A. entregarán la "Libreta de Pasos por Aduanas" que es válida por un año y el Carnet Internacional de Conductor. Además, el automóvil quedará asegurado para el cumplimiento de su reintegro al país.

Los aranceles del vehículo de un valor término medio estimado en pesos 300.000.— son los siguientes:

Valor de la caución ..... $ 800.—

Documentación Internacional (libreta de pasos por Aduanas, permiso internacional del automóvil y chapa "RA" ..... $ 450.—

Además los viajeros deberán proveerse de los siguientes documentos personales: Cédula de Identidad; certificado de Vacuna Internacional, se obtiene en Salud Pública, Paseo Colón 337 de la Capital o en filiales del interior del país.

Los menores deberán viajar acompañados de sus padres, si lo hacen únicamente con la madre u otra persona deberán llevar permiso del padre o tutor legal, debidamente certificado ante escribano público. Los extranjeros necesitan pasaporte.

https://argentoteca.blogspot.com

LINO PALACIO y CIA.

Sed de buen gin?

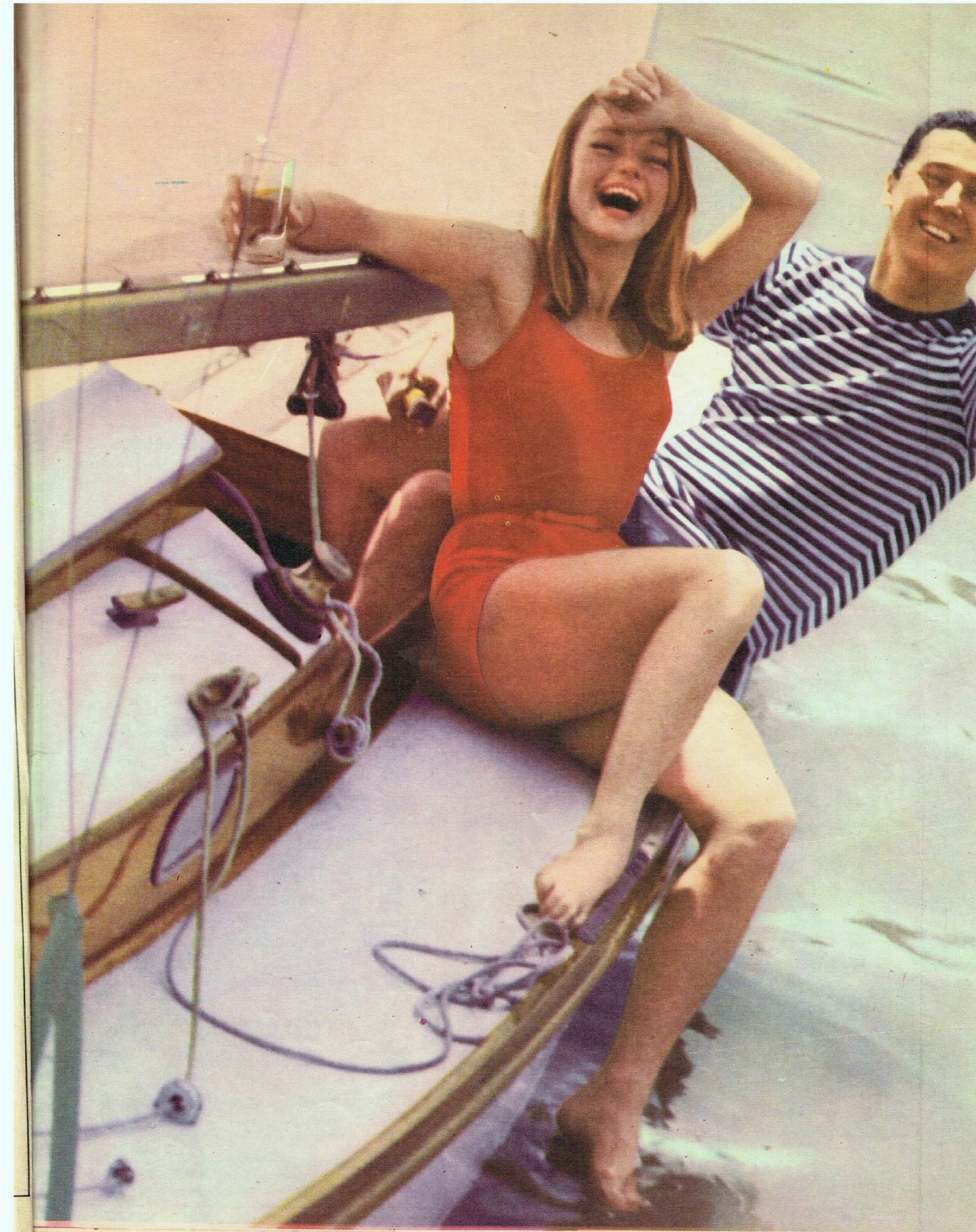
El deporte, la vida al aire libre, son incentivos para el paladar, que aplaca en la bebida predilecta su sed de frescura. Y la satisfacción es más perdurable cuando el refresco elegido —agua tónica, soda, cola, jugo de fruta— se complementa con el sabor inconfundible del GORDON'S GIN.

Para que su bebida de verano sea más agradable todavía, gústela con gin; pero que sea con este gin, porque **éste es el gin.**

Gordon's Gin

Elaborado en la Argentina por Tanqueray, Gordon & Co. (Destilerías Argentinas) S. A.
Distribuye: GUILLERMO PADILLA LTDA. S. A.

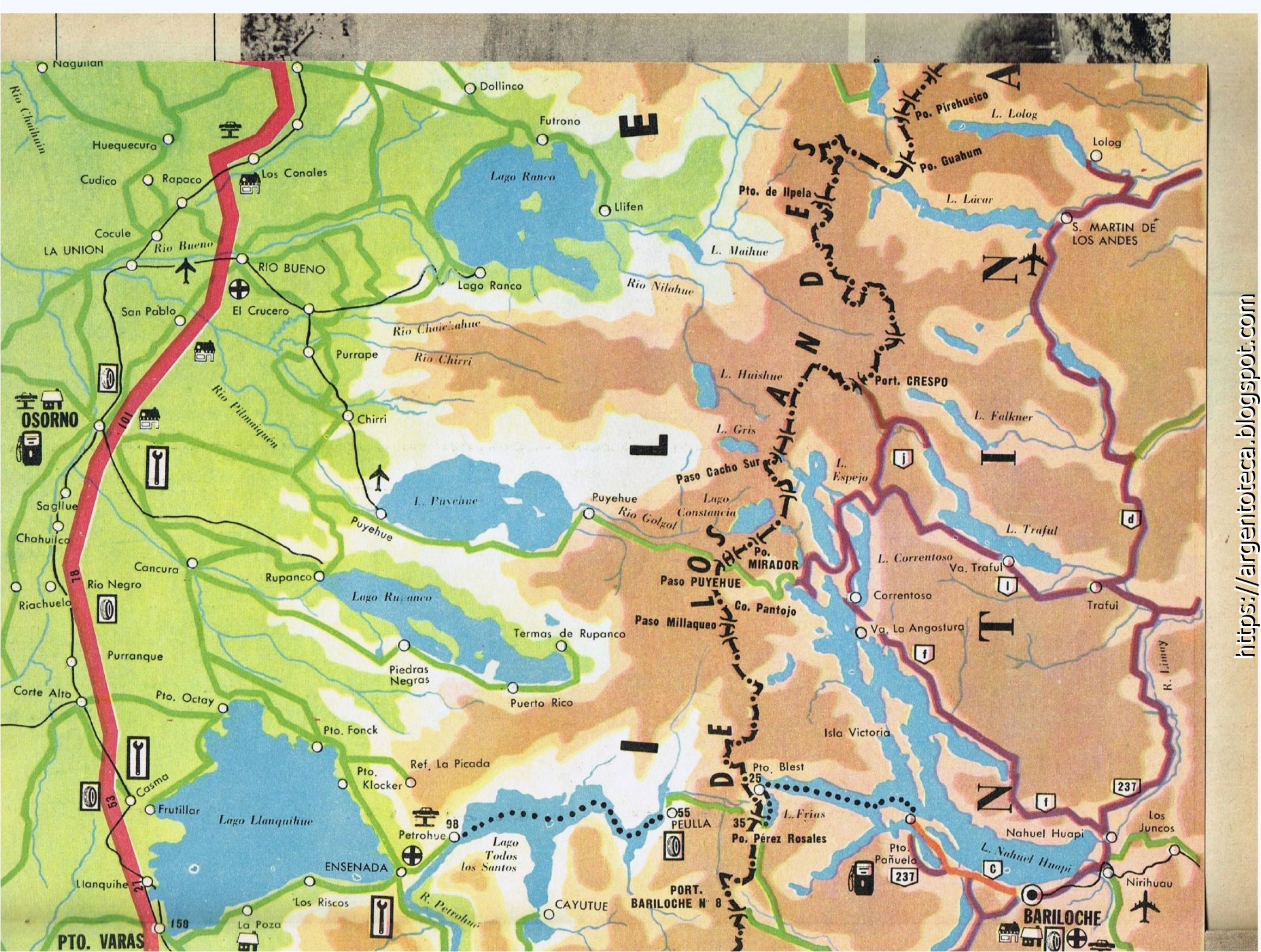
https://argentoteca.blogspot.com



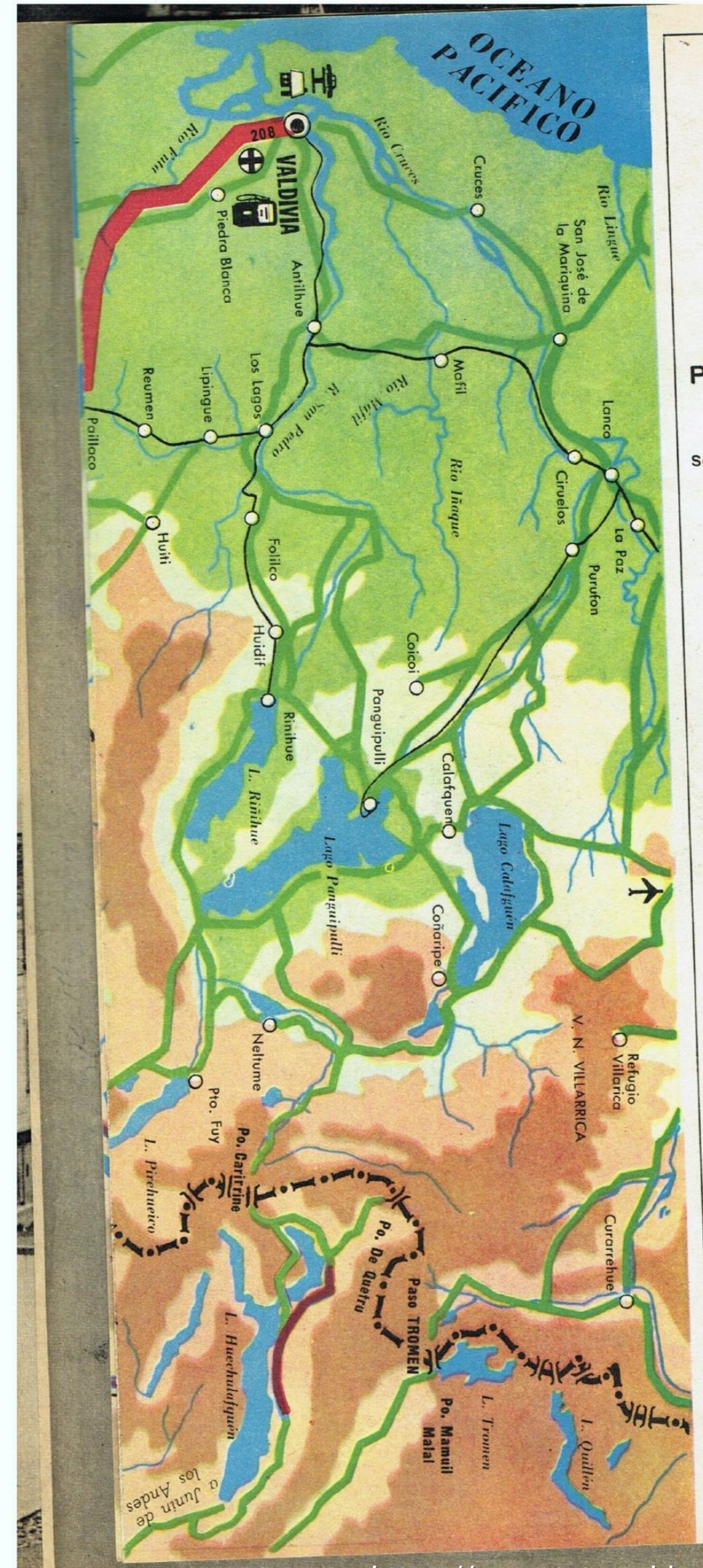
https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com



LA RUTA DE LOS LAGOS ARGENTINOS Y CHILENOS

PARABRISAS N° 37 MAPA N° 34
DICIEMBRE 1963

Servicio Técnico

Copyright Editorial Abril

CIRCUITOS INTERNACIONALES
REFERENCIAS

- CAMINO PAVIMENTADO
- CAMINO SIN PAVIMENTAR
- CAMINO CONSOLIDADO
- CAMINO DE TIERRA
- CAMINO EN CONSTRUCCION
- FERROCARRIL
- HOTELES HOSTERIAS
- BARES Y RESTAURANTES
- SERVICIOS MEDICOS
- SURTIDORES DE NAFTA
- SERVICIOS MECANICOS
- GOMERIAS
- TALLERES MECANICOS
- AERODROMO MIXTO
- CANCHA ATERRIZAJE PARTICULAR

CARTOGRAFIA R. MERGOSA

Si desea guardar este mapa corte por la línea de puntos

https://argentoteca.blogspot.com

DEPORTES

MECANICA NACIONAL F. 1. UN GANADOR PARA DOS CARRERAS

Alta Gracia, primero, y Rosario, después, dos carreras con un factor común: Nasif Stéfano, brillante ganador.

El circuito "El Tajamar", de la localidad cordobesa de Alta Gracia, totalmente pavimentado, era muy sinuoso y exigió mucho manejo, con los correspondientes usos intensivos de caja y frenos. El promedio de Stéfano, habla claramente de las dificultades del trazado: 80,607 kph.

Otros dos grandes volantes intervinieron en la competencia, Remigio Caldara, con el coche de Campetelli y Montalenti (Río IV), y Ramón Requejo, con la máquina por él construida, con la que se adjudicó el campeonato pasado.

Nasif Stéfano corrió el coche de Carlos Loeffel, que fue construido hace unos años por Pián.

En la competencia, pudimos apreciar a un Requejo que está volviendo por sus fueros, muy medido en su actuar, pero firme y seguro, Caldara, como de costumbre, correctísimo en la conducción de su óptimo medio mecánico.

El ganador Stéfano tuvo en el circuito cordobés un escenario muy oportuno, para mostrar dotes de manejo, que cada vez va puliendo y perfeccionando.

Tres semanas más tarde la Asociación de Automovilistas de Rosario hizo disputar, en el circuito de la Costanera de esa ciudad, una carrera que fue un exitazo.

La Costanera rosarina brinda posibilidades de armar un circuito tipo parque, sumamente interesante y pintoresco, pero, a decir verdad, las características propias de estos circuitos determinan un cierto grado de peligrosidad.

La prueban los accidentes ocurridos a Juan Toneatto y a Natalio Cataudella, que, por fortuna, no pasaron a mayores.

El primero, durante las pruebas de clasificación, en la curva más rápida del circuito se fue de costado, y luego de hacer dos trompos espectaculares, subió al cordón, estrellándose contra un árbol.

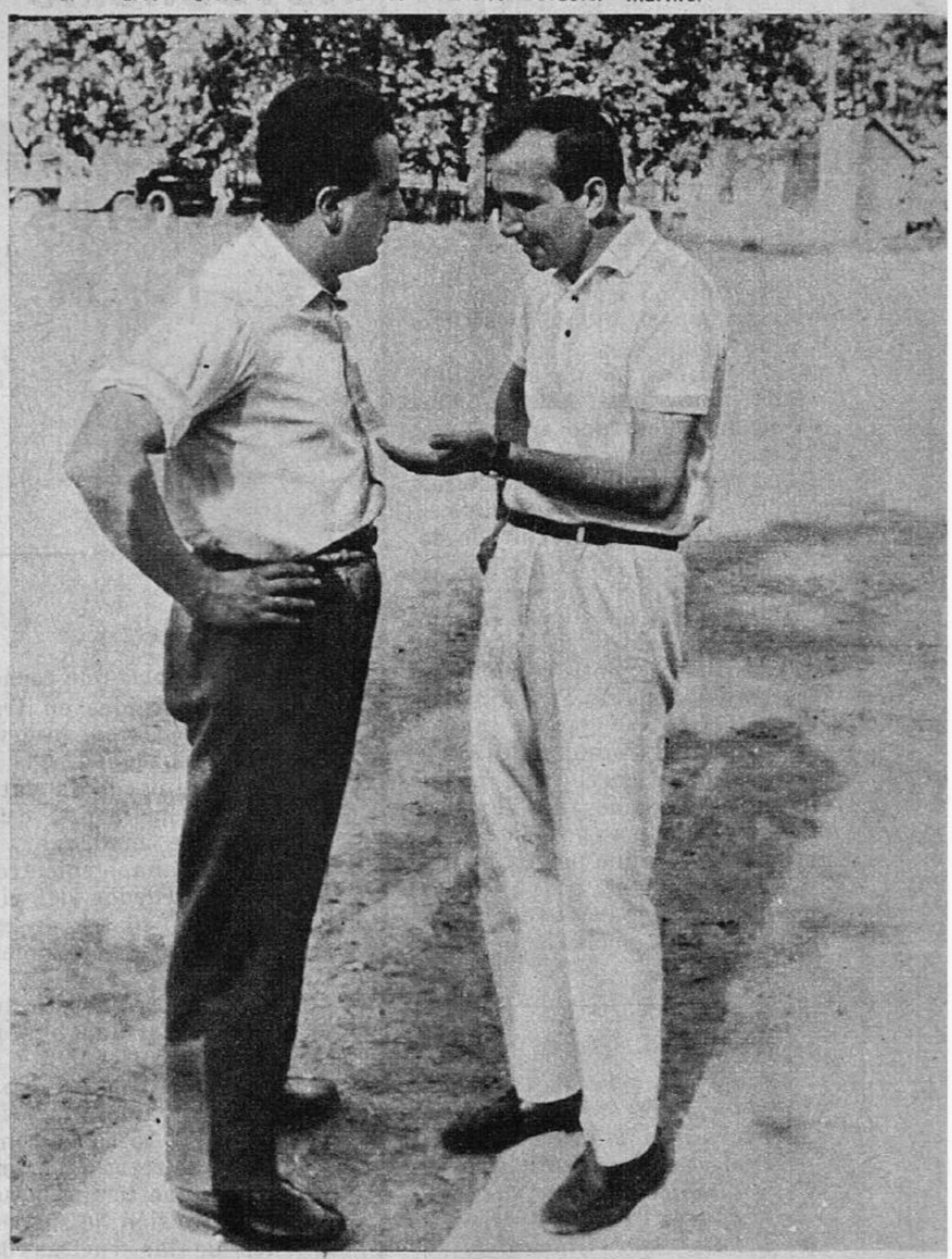
El archiveterano Cataudella hizo otra de las suyas, llegó al circuito y sin haberlo recorrido previamente, se largó a clasificarse. En síntesis, se equivocó de recorrido, tomó para donde no debía, y después de golpear en la rotonda de la bandera, subió al cordón de la mano opuesta del circuito, volteando una columna de alumbrado. Cocre y columna quedaron a menos de un metro de un pacífico vendedor de bebidas, que había instalado allí su quiosco (¿qué susto, no?).

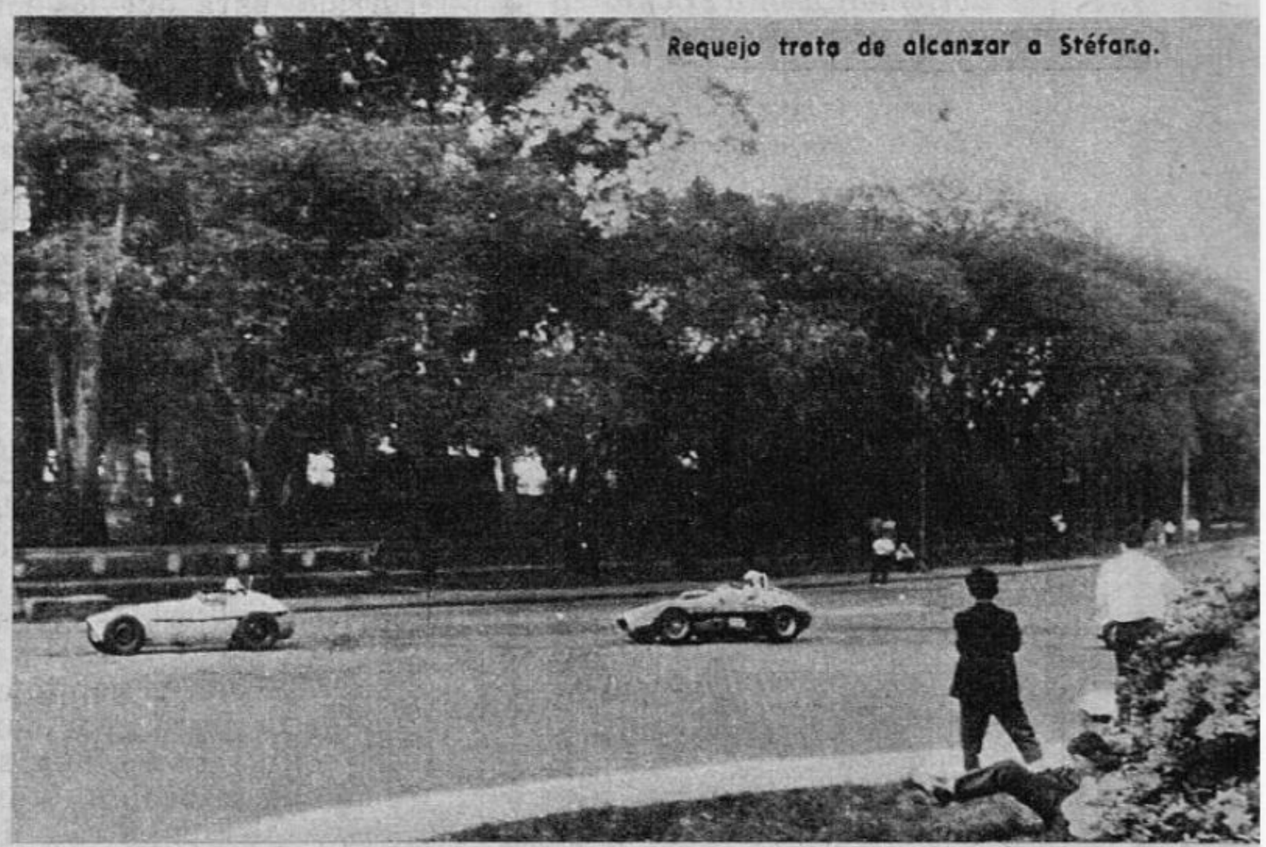
Don Natalio, ileso, por fortuna; el coche, inutilizado.

Nasif Stéfano piloteó esta vez el coche de Montalenti y Campetelli ganó la clasificación, la primera serie y la final. Esta conjunción hombre - máquina es realmente formidable y da gusto verlos actuar en un circuito como el rosarino.

La primera serie fue, como hemos dicho, ganada de punta a punta por Stéfano, sobre Requejo, que se mantuvo un tanto apático; Destéfano, con un buen coche, fue el tercero, aparentando no sacarle buen partido al medio mecánico.

El "Turco" Stéfano conversa con nuestro redactor Mártire.





Requejo trata de alcanzar a Stéfano.

https://argentoteca.blogspot.com

Detrás de éstos se clasificó Orlando Sotro, quien corrió con un coche liviano (630 kg), propulsado por un motor Studebaker de válvulas laterales. El cochecito es muy rápido, pero tiene poco freno. Sotro, muy arriesgado en conducción, tiene una costumbre tan poco ortodoxa, como peligrosa para doblar: con una mano se toma del costado del cockpit, y con la otra maneja el volante; de todos modos su actuación, especialmente en la serie final, fue muy meritoria.

La segunda serie fue ganada por Raitieri, delante de Luis Niemitz, quien en esta oportunidad manejó muy bien.

La final fue para alquilar balcones, Nasif Stéfano, que se había cortado en la punta netamente, fue alcanzando en las últimas vueltas por Requejo, que por un pelo no cambia el resultado de la carrera. Muy lucida la actuación del campeón de la temporada pasada, lo mismo podemos decir del tercero clasificado, Sotro, (con las reservas sobre el estilo de manejo).

Como preliminar de la reunión se corrió una prueba para coches de Turismo Mejorado hasta 850 c. c., siendo ganada por Luis Keller al volante de un Fiat 600 D, preparado con todo el veneno en Rafaela. *

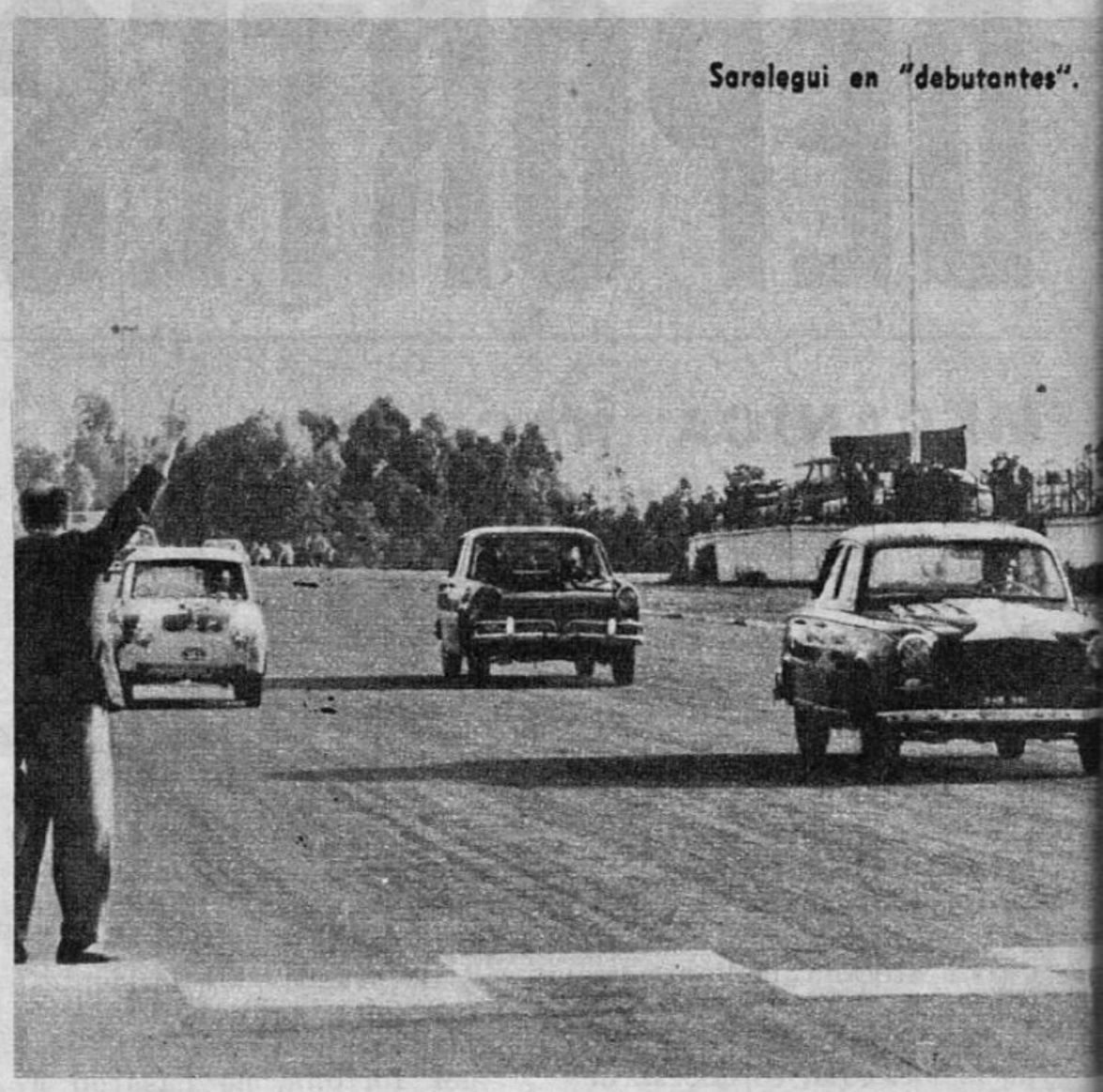
OSCAR BARTON

Las carreras de automóviles tienen riesgos no solamente para sus participantes, sino también riesgos sucedáneos. Los profesionales que siguen la actividad deportiva también participan en el riesgo.

Oscar Barton, 28 años, dedicado a la crónica radial, viva, intensa, con picardía criolla, quedó para siempre, junto al piloto Daniel Maché y el acompañante Arístides Goyaud, cuando haciendo la crónica de la carrera "500 Millas Mercedinas", su avión se precipitó a tierra.

Su vocación será siempre un norte para nosotros quienes seguimos en la huella trazada por el colega caído en el cumplimiento de su deber.

ENSENADA Y AUTODROMO MUNICIPAL: VETERANOS Y NOVICIOS DE T. M.



Saralegui en "debutantes".

Cuatro categorías de coches de T. M., divididas en tres carreras diferentes, intervinieron en Ensenada.

Los chiquitos de la categoría "A" (hasta 700 c.c.) tuvieron que madrugar, a las 9 de la mañana iniciaron la ronda alrededor del circuito de casi 20 km de extensión, totalmente pavimentado.

Esta primera carrera tuvo que ser acortada por un hecho algo sorprendente: el tren que va de Punta Lara a Ensenada atraviesa el circuito a las 10.15 hs., y como la largada se retrasó en una hora, hubo que tomar la salomónica decisión de suspender dos de las vueltas del recorrido, para que los muchachos no se tragaran el tren.

Las cupés De Carlo de Hugo Zubiri y Enrique Calduch se dieron el gustazo de ganarle al Sport Prinz más rápido del momento: el de Roberto Galluzzi (este coche hizo el récord de vuelta de la competencia a 132,379 Kph).

En la categoría "B", el duelo Auto Unión vs. IKA Team se definió a favor del primero, representado por Formisano, ocupando el 2º lugar Gastón Perkins con su "1093".

Esta victoria, precipitó en forma de protesta (por parte del equipo IKA) una situación que se venía gestando desde tiempo atrás. El "team manager" Steven objeta decididamente las modificaciones hechas por Formisano en su Auto Unión; de todas maneras habrá que esperar...

Las categorías "C" y "D" se corrieron por la tarde, conjuntamente. Aquí hubo una "rentrée" inesperada, el veterano de la Mecánica Nacional Osvaldo Juchet.

Tal reaparición fue tan inesperada como afortunada, ganó su categoría ("C"), al mando de un Peugeot 403, en forma brillante. Ricardo Bonanno casi se pega el porrazo del siglo al arriesgar demasiado en una curva, pero no pasó del susto.

Jorge Cupeiro, con Jaguar 3800, no tuvo ningún problema en pasear sus 250 HP plus, a través del veloz circuito, ganando la categoría "D" y la clasificación general extraoficial, a más de 156 kph de promedio.

En el Autódromo Municipal porteño, los novatos se sacaron chispas, en su segunda trenzada organizada.

La reunión resultó muy emocionante, porque los muchachos no se perdonaron nada, salieron a ganar y de esa manera dieron espectáculo.

La primera serie la ganó Antonio Blanco con un Peugeot 404, luego de luchar denodadamente con Domingo Colalillo, con Falcon, y doblegarlo al promediar la competencia.

La segunda serie fue más disputada, y fue ganada por Pedro Saralegui, que corrió con el Peugeot 403 de Johny Perkins. José Daporta, con 404, cuando marchaba prendido con el puntero, volcó en la curva situada después de la recta principal, sin más consecuencia que la rotura del parabrisas y abolladuras.

En la final, y luego de la tenaz persecución de que lo hizo objeto Daporta, Saralegui se llevó los laureles, ganando a muy buen promedio: 91,415 kph.

Como prueba de semifondo se corrió una carrera de MiniJuniors; sólo tres participantes largaron: Tulio Crespi, Pedro Von Dory y "Clasem". El primero piloteó un Tulia Mini Junior (por él fabricado) y los otros dos corredores, otros tantos Delfosse Mini Junior (diferentes modelos).

Lamentablemente, no pudieron intervenir los otros dos corredores inscriptos — Garaycochea y Alberto Asad — por roturas previas en entrenamientos.

La carrera fue ganada por Tulio Crespi en forma muy meritoria sobre Von Dory, pues su Tulia Mini Junior corrió con el motor NSU standard sacado de su "galerita" de paseo.

Jornada casera, emocionante y de buenos resultados. *

https://argentoteca.blogspot.com

T. C. CUATRO CARRERAS CUATRO GANADORES

En la carrera denominada "Quinta Vuelta de Pehuajó", quedó concretado un hecho alentador: el retorno a la pelea mano a mano por la primacía, en la categoría T. C.

Juan Manuel Bordeu nuevamente se encargó de llevar su balcarceño Chevrolet al triunfo, sobre los cucos Emiliozzi.

Carlos Pairetti, paralelamente, confirmó su ingreso definitivo en la "élite", dándole un buen susto a todos, hasta que un desperfecto en la caja de velocidades le obligó a disminuir la marcha, perdiendo de esa manera la primera colocación. Buena actuación le cupo a Rubén Roux, piloto también de un Chevrolet, quien en lo que va del año viene actuando con mucha regularidad.

Armando Ríos por enésima vez tuvo que abandonar, evidentemente ésta no es la temporada del hombre de Necochea.

El potencial de Marcos Ciani, como de costumbre, quedó en potencial, no obstante su cuarto puesto en la clasificación final.

En San Nicolás, en un escenario muy distinto al habitual para los T. C., el empanadista mendocino Jorge Pena (muy buen volante) se dio el gustazo de ganarle a hombres que manejan mucho: Bordeu y Devoto —entre otros—, y si bien Bordeu tuvo en la final algunas fallas mecánicas, la victoria de Pena fue inobjetable.

Como era de esperar, Emiliozzi no concurrió; eso de tener que doblar, frenar y usar la caja...

Pena (Chevrolet pistero) hizo un récord de vuelta muy interesante para el tipo de vehículo que pilotea, 184,138 kph.

La carrera fue disputada en dos series y una final; la primera serie fue ganada por Rubén Roux (va queriendo...) a promedio ligeramente superior al obtenido por el ganador de la segunda serie, Bordeu; en esta serie, Pena fue segundo, delante de Pairetti.

La final, bastante peleada, fue ganada por Pena, a quien escoltaron Roux, Pairetti, Bordeu y Exertier.

Llegamos a las 500 Millas de Mercedes; las interminables rectas pavimentadas del trazado mercedino, fueron campo propicio para que Emiliozzi ganara a 197,135 kph de media.

Menditeguy reapareció con un Ford muy rápido, pero no lo suficiente como para alcanzar a Emiliozzi, pero de todos modos finalizó segundo delante de Galluzzo y Ríos (¡por fin una!). Pairetti, que se trenzó con los dos punteros, tuvo que abandonar luego de hacer una carrera bastante buena. Enrique Castagnola (Ruta 5) hizo valer muy bien su veteranía: 5º en la general.

Superando récords, Carlos Pairetti ganó la Vuelta Ciudad de Tres Arroyos —a 198,897 kph—, promedio que refleja muy bien la performance que tiene en la actualidad el Chevrolet del arrecifeño.

En esta carrera tuvo un debut más que excepcional el joven corredor porteño Jorge Cupeiro, quien tripulando un Chevrolet propiedad de Carlos Loeffel se clasificó segundo, a tres minutos del ganador. Menditeguy, quien como de costumbre, hizo una buena carrera, se vio obligado a abandonar cuando marchaba segundo, lo mismo que Emiliozzi, que rompió el cigüeñal antes de completar el primer circuito.

Armando Ríos, siguiendo con su racha afortunada, abandonó casi simultáneamente con Emiliozzi.

Resumiendo, Pairetti ganó bien, pues supo administrar bien su máquina (llegó en cinco cilindros) y Cupeiro demostró que es un volante de excepción, pues su versatilidad no tiene límites. *

Emiliozzi, ganador en Mercedes.

¡MARCHE UN CAMPEONATO!

Generalmente, los Grandes Premios de Italia son un hervidero de discusiones, y éste no fue una excepción. Sin embargo, estaba programado, 50 vueltas al circuito combinado óvalo - pista, 500 kilómetros, razón por la que algunos equipos fueron a Monza con antelación para endurecer suspensiones lo suficiente como para que no se rompieran los coches.

El viernes antes de la carrera, resolvieron retornar al anterior circuito pistero, especificando 86 vueltas (en total, 494,5 kilómetros).

Ferrari presentó un nuevo coche con carrocería portante, muy similar al Lotus XXV. Lo corrió Surtees, haciendo el mejor tiempo en entrenamientos, 1'37" 3, a 221,05 km/hora. Lorenzo Bandini, ex-Centro Sud, pasó a Ferrari en reemplazo del "torteado" Mairesse. Cooper, sin mayores novedades. El Team Lotus presentó tres Tipo XXV monocasco.

B. R. M., tres coches, dos con bastidor, uno monocasco. Graham Hill, con el monocasco, hizo el segundo mejor tiempo de entrenamientos, 1'38"5. Tercero, Clark (Lotus XXV, inyección). A.T.S. presentó también dos coches., mejor terminados que en otras presentaciones.

La largada fue brillante; ninguno tuvo problemas, y todos salieron en un mismo instante. G. Hill (B.R.M.) tomó instantáneamente la punta, seguido por Surtees (Ferrari), Clark (Lotus), Ginther (B. R. M.), Gurney (Brabham), Bandini (Ferrari). Sin solución de continuidad los primeros cuatro se separaron netamente del resto y dieron inicio a un duelo interminable, electrizante, como sólo pueden hacer eximios maestros del arte de conducir.

Miles de ojos estaban ya puestos en ver quien vendría en la punta. Por varias vueltas, se alternaron; después, el lote de cuatro se desdobló en dos parejas, Surtees-Clark y Hill-Gurney, siempre cuatro pilotos y cuatro marcas.

Y el primer coche en ceder fue la Ferrari de Sur-

https://argentoteca.blogspot.com

tees; sopló la junta y abandonó. Clark quedó puntero por escasa distancia y detrás de él, Graham Hill y Dan Gurney, continuaban su frenético duelo. Hacia media distancia, Gurney e Hill, alcanzaron a Clark y los espectadores nuevamente comenzaron a bailar y a gritar de entusiasmo, mientras la lucha se desarrollaba con contornos intensamente dramáticos.

Claro, los autos no podían aguantar. Comenzó a patinar el embrague de la B. R. M. y Hill fue gradualmente perdiendo terreno, dejando la lucha por el liderato a Clark y Gurney. Después Hill paró en su box, administraron al embrague un chorro de líquido matafuego, y partió de nuevo, ya sin chance.

En la vuelta 63, paró Gurney imprevistamente, falta de nafta, el mismo problema que había tenido en el Nürburgring. Ahí quedó la carrera. Clark no tuvo más inconvenientes en hacer suya la competencia y el Campeonato Mundial, para 1963. Segundo, Richie Ginther; tercero quedó Bruce McLaren, con la Cooper de fábrica.

Jim Clark, estableció el récord de la vuelta, 209,39 km/hora. El promedio de la carrera fue de 205,66 kilómetros por hora.

El diminuto norteamericano Richie Ginther cumplió brillante carrera, y su segundo puesto es un excelente premio a su labor.

Aún quedan Watkins Glenn y Sudáfrica. *

RALLY DE LARGO ALIENTO ORGANIZADO POR LA AAAS

El sábado 30 de noviembre próximo se largará el "Rally Super Nafta YPF" organizado por la Asociación Argentina de Automóviles Sport. Esta prueba se realizará sobre un recorrido de 1500 Km en una sola etapa sobre caminos de la provincia de Buenos Aires

Los corredores dispondrán gratuitamente de nafta y lubricante YPF.

La inscripción se realizará en la sede de la A.A.A.S., Puán 16 de esta capital, cerrándose la misma el 22 de noviembre a las 22 hs.

GRAHAM HILL: EL TURISTA MAS VELOZ

Este año, las carreras para coches de más de un asiento se han corrido con la misma insistente música de fondo: el triunfante crepitar de los cascos del Cavallino de Ferrari.

No así, definitivamente, el Tourist Trophy (la carrera más antigua del mundo, según los historiadores; empezó un año antes de la Targa Florio, aunque la clásica prueba siciliana se ha corrido más veces que cualquier otra, a partir de 1906, en que nació). Los Jaguar, del nuevo tipo extraliviano, y los Aston- Martin, "no fueron problema", para las perfiladas GTO de Graham Hill y Mike Parkes, respectivamente ganador y segundo de la prueba. En tercer lugar, sí, vimos una máquina de Coventry; Roy Salvadori resultó el "tercer hombre" de esta carrera.

En entrenamientos, Ferrari presentó una horda de berlinettas 250-GTO, de distintos modelos; los más recientes, los de Hill y Parkes, fueron inscriptos por el representante Ferrari en Inglaterra y atendidos por mecánicos de fábrica. Ocuparon los dos primeros puestos en el orden de largada, con sendos circuitos en 1'27" (Graham Hill, y 1,27"4 Mike Parkes). Tercero, Innes Ireland; corrió un Aston-Martin DB4 GT, 3.751 c. c., siendo su colega de equipo el neozelandés Bruce McLaren. De los Jaguar ultralivianos, no concurrió el que corresponde a "los dos Peter" alemanes, Nocker y Lindner, y otro (Peter Sutcliffe) tenía el auto aún en el chapista, después de un accidente en el circuito de Brands Hatch.

Largaron 31 coches, desde Aston-Martin, hasta M. G. Midget, y cuando los competidores aparecieron cubriendo el primer circuito, estaba al frente Graham Hill (Ferrari), seguido de Ireland (Aston-Martin), Parkes (Ferrari), MacLaren (Aston-Martin), etcétera.

No hubo ceremoniosos preliminares, ni "toques de guante". Hill e Ireland se trenzaron ferozmente desde el mismo momento en que bajó la bandera de largada, y durante diez circuitos, no hubo otra cosa para ver que las dos cupé, una roja la otra verde. Los espectadores perdieron la flema inglesa, se pusieron de pie al verlos pasar, uno como remolcando al otro.

Pero no podía durar. En la décima vuelta los dos coches se tocaron. El Aston se salió de la pista y empezó a girar como un trompo enloquecido. Hill entró en derrapaje y mientras estaba corrigiendo, su compañero de equipo, Parkes, pasó a la punta.

Graham Hill no se dejó estar; se abalanzó en persecución de "la otra" Ferrari semioficial, pero Ireland, había dejado de significar algo importante; se detuvo para cambiar rodado (resulta que, al hacer trompo, se gastaron excesivamente las gomas en una parte de su circunferencia; entonces producían horrendas trepidaciones al andar).

De aquí en adelante Ferrari-Ferrari; pero no siempre en el mismo orden de aparición ante los ojos de los espectadores. Hill recuperó la punta y la volvió a perder; esta vez no por pirotécnicas acrobacias, sino porque se detuvo por agua. Parecía indicar el principio del fin..., y sin embargo, al rato, Hill estaba nuevamente comandando la carrera.

"Por ahí", andaba Ireland; espectacular su acción, porque la modificación de llanta exigida por los comisarios técnicos había incidido desfavorablemente en la estabilidad del Aston-Martin. En el tercer lugar se había constituido, con evidentes signos de inamovilidad, el morocho Roy Salvadori. El otro Aston grande (Bruce McLaren), ya estaba pidiendo, no agua, pero sí aceite.

El resto de la carrera fue desarrollándose sin grandes novedades. Graham Hill se atusó los bigotes, se acomodó el casco y ganó, doblegando definitivamente a Parkes, cuando poco faltaba para recibir la bandera de sentencia. Tercero, como ya dijimos, Salvadori; después, una *mélange* de Jaguar, Ferrari y Aston-Martin, hasta el undécimo puesto, en que apareció el primer coche chico, un Lotus Elite (1.286 c. c., categoría de 1.000 a 2.000 c. c.), piloteado por el ingles M. Beckwith. Segundo, un Porsche Carrera (J. Stoop). *

La Ferrari GTO de Graham Hill gana el Tourist Trophy.

https://argentoteca.blogspot.com

RIPIO, GOLF
Y SEX-APPEAL

VII GRAN PREMIO

Por RONALD HANSEN

Otra vez el Gran Premio "estándar", que le dicen, dignificado este año con el título de "Gran Premio Internacional de Turismo Supernafta YPF". Este año nos conchabamos un Valiant, 1ª serie, gracias a la oportuna intervención de Harry Müller y Douglas Bockett-Pugh, a quienes trasmitimos nuestro agradecimiento. Antes de la largada, grandes apurones para pintar carteles, fijar cinturones de seguridad, etcétera. El auto quedó de lo más vistoso; por falta de carteles no nos vamos a quedar.

Salimos el día antes, el martes, con el que escribe (ególatra), Carlos Marcelo Thiery, y el gran amigo y campeón de automovilismo de Tierra del Fuego, Raúl Chifflet. A poco de salir de Buenos Aires, primer golpe de escena; me olvidé el dinero para viáticos de viaje. Salí a recorrer el Gran Premio con seis pesos en el bolsillo. Pero me aseguraron que me prestarían y continuamos viaje.

La primera etapa, caminos muy patinosos por la constante lluvia. Muy peligroso, nos pareció, y efectivamente, dos accidentes con fatalidades, a la postre. ¿Quién le puede poner el cascabel al gato, léase Mercedes? Nadie, salvo, posiblemente, "Tito Quevedo" con su Alfa 2.600.

Segundo día, día de la etapa. Carlos Paz languidecía bajo una gris cortina de llovizna. Recogimos a otro amigo, Luis Echevarrieta, de Mendoza, y la dotación del Valiant ya estaba completa. Subimos al Pan de Azúcar a ver pasar a los intrépidos. En general, pasaron todos bien, algunos excepcionalmente bien. Facetti, Bonanno, Perkins. Los Fiat 1500 en su primera carrera no impresionaban. Problemas, según nos dijo uno de los pilotos, de mal freno. ¿Será posible?

Nos encontramos con el Rambler de la revista "Velocidad" y resolvimos seguir en tándem mientras fuera posible.

Por la tarde, fiesta en el Club de Pesca de Carlos Paz. Las suecas. La nota de esta carrera; "sex-appeal" y eximias dotes de manejo. Por todos lados, la gente quiere ver a las suecas, calificadas como "bellísimas" por un diario del interior. De Böhringer, nada...

Jueves por la mañana, parque ce-

https://argentoteca.blogspot.com

rrado en Carlos Paz. ¿Por qué será que los auxilios en carrera se comportan como si estuvieran corriendo? No hace falta circular por calles urbanas a cien kilómetros por hora. El equipo Mercedes, cuatro grandes camiones. Trabajan en un garaje y atracan un camión de culata, de modo que nadie pueda ver nada. El coche de Böhringer, abollado; un pájaro pasó por el parabrisas, Böhringer se agachó, y en eso venía una curva. Vuelco, felizmente sin consecuencias. Las suecas vienen a retirar el auto para llevarlo de vuelta al parque cerrado y la multitud desborda con expresiones de simpatía.

Nos enteramos del asunto del recargo de Bordeu, la pata de motor que encontraron fisurada. Los más diversos comentarios. Bordeu niega toda imputación de mala fe. Si hubieran reparado en tiempo de carrera, hubieran perdido 19' y no 57. "Una vez empezado el trabajo, había que terminarlo". Vale decir, el coche no podía retornar al parque cerrado sin haber terminado el trabajo de reparación. ¿Mala planificación en el equipo Mercedes?

Por la tarde, la Pampa de Achala hasta Mina Clavero. ¡Qué locura! Camino de sierra con consistencia —y adherencia— de lubricante hipoidal 90. En Carlos Paz se hablaba de postergar la etapa. Además, neblina. Con el 1100 de Echevarrieta, subimos cruzando por todas partes. No entendemos cómo van a subir mañana los autos de carrera. En el Valiant, Thiery y Chifflet.

Viernes; otro de estos malditos madrugones. A este tren llegará mi cadáver de vuelta a Buenos Aires (eso es lo que, de todos modos, dicen todos los "amigos"...). Vamos a ver pasar la carrera a una bifurcación de caminos en San Luis. Evidentemente, no todos los Mercedes 300 tienen la misma multiplicación; algunos hacen los cambios mucho más largos que otros. Después de pasar algunos primerizos, saco los palos de golf y empezamos a jugar. Muy bien "el" Perkins, "el" Facetti "el" Cabalén, y los Peugeot 403 del equipo de Artymet.

Seguimos en el camino a Mendoza y resulta que está cerrado el Arco del Desaguadero. Lo cerraron a las nueve de la mañana y no lo abren hasta las diecinueve. Centenares de autos y camiones clausurados. La policía de Mendoza tenía órdenes estrictas de no dejar pasar a nadie, absolutamente a nadie. La policía cumplió su cometido con corrección y firmeza, pero, ¿de quién puede haber emanado semejante barbaridad de orden? ¿A quién se le ocurre dejar incomunicada Mendoza con más de medio país durante un día entero? Como dice el buen amigo Salotto, "las carreras de autos tienen que hacer amigos y no enemigos". Hubo camioneros que perdieron todo el día. No puede ser.

Llegamos a Mendoza, y con una gruesa lágrima en la mejilla, Chifflet se despega de nosotros para volver a Buenos Aires.

Sábado: vemos algo de Mendoza, hablamos de negocios y salimos para pasar la noche en Jáchal. En el camino de Mendoza a San Juan, se rompe el parabrisas del Rambler de "Velocidad". Deciden volver a San Juan a ver si hay repuestos. Nosotros seguimos y el domingo, para variar un poco, madrugamos. A mí no me dijeron nada de todo esto cuando salimos de Buenos Aires.

El Valiant, a todo esto, muy bien. Está un poco Cayetano Graziosi, porque no es un auto nuevo, y de amortiguación no es exactamente una maravilla, pero el motor es muy noble y anda muy bien. Eso sí, haciendo dar saltitos de alegría a las empresas petroleras; 100-120 con 20 litros, claro que andando al mango.

Cuesta de Huaco. Vemos el sol por primera vez desde que salimos de Buenos Aires. Pasan los Mercedes, pasa Quevedo, Facetti, Cabalén. ¡Qué buena carrera está haciendo el cordobés, de salpicala trayectoria en nuestro automovilismo!

Echevarrieta se despide, vuelve a

Gastón: Perkins, ¡gáname esta carrera!

Carlos Lepro: uruguayo X 1.300...

Ernesto Santamarina: ripio y high-society.

https://argentoteca.blogspot.com

Mendoza, y nosotros salimos para la Cuesta de Miranda. Yo manejé el auto por primera vez en montaña. Me sorprendió. A pesar de su suspensión blanda y de su amortiguación castigada se baja muy ligero. Empezamos a tener que levantar pie para no superar autitos de carrera de la categoría chica. En el río Miranda, pasamos y nos saluda el fotógrafo Carlos Fornaguera. Espectacular pasaje del Valiant por el vado del río. Nos tiran algo, afortunadamente blando. Seguimos, y a pocos metros, están los de "Velocidad". No consiguieron parabrisas y siguieron viaje con el auto "semiconvertible".

En el tramo arenoso de Vichigasta, un avión caído. El primero de cuatro que se caerían en este Gran Premio. ¡Qué mala suerte! En este caso, por lo menos, no se lastimaron. Pero vendrían accidentes peores.

"Los Colorados"; profundos badenes, donde se había accidentado "Pécora", quien venía haciendo una brillante carrera. Tanto el Lancia como su conductor, excelentes.

Pinchadura en el Valiant y descubrimos que el crique, habiendo subido, se niega a bajar. Recurrimos al poco ortodoxo expediente de empujar, y por suerte el crique se "desengancha" sin inconvenientes. Llegamos de noche a Catamarca. Nos pasan dos Rambler del equipo, andando muy fuerte. Después nos enteramos de que uno de los coches era conducido por el corredor uruguayo Largheró Obiol.

Catamarca, Hotel Ancasti. El lugar donde nosotros quizá más vivimos la carrera. Por la noche, Thiery y el infrascripto firmando autógrafos en la plaza central de Catamarca. El precio de la gloria, que le dicen. Me han asegurado que Frank Sinatra también tiene problemas.

En el lobby del hotel, las suecas. En todos lados, las suecas. Se lo merecen, por supuesto. Pero se nos ocurre que Mercedes no es ajeno al impacto publicitario de las blondas escandinavas. Bordeu, un "badenazo" y otra vez retrasado.

Hacemos un día de descanso. Vamos a un hermoso paraje denominado El Rodeo y otra vez jugamos al golf. En Catamarca, la locura; toda la población vive la carrera y solamente la carrera. La hospitalidad llevada al súmum.

Mañana, Catamarca - Tucumán. Pero nosotros vamos a ir por El Totoral a esperar a los coches en Acheral, donde vienen entrando de Tafí del Valle. Es un paseo breve y agradable. Lástima que yo llevé rollos de fotocolor y hay una nube, una, que me sigue por todos lados y me estropea las magistrales instantáneas, que le dicen. En Acheral, fuerte calor y mucha gente. Después supimos que en Mina Capillitas los corredores tuvieron tormentas de nieve. Indudablemente, ¡qué carrerón éste!

A todo esto, las Mercedes... y los demás. Muy bien Cabalén, Facetti, "Pécora". Miller con NSU, retrasado porque una piedra rompió la turbina. Mala suerte después de una brillante actuación. Luego habría de recuperar. Empiezan a insinuarse los Isard 700. "Tito Quevedo" no resultó la amenaza que parecía ser. El mismo fue sincero. "Este coche tiene un problema..., anda a 300 en primera y no podés poner la segunda en ningún lado..."

En "la categorIKA", puntea Gastón Perkins. Mala suerte para los hermanos Guimarey; tienen que volver a Buenos Aires porque se encuentra muy mal su señora madre. Posteriormente el comisario deportivo no autoriza la continuación en carrera de los dos coches piloteados por los acompañantes. ¿Por qué? Uno de los misterios no aclarados de este Gran Premio. Tal vez el comisario deportivo tenga sus buenas razones. Sería interesante conocerlas.

Los coches chicos muestran visiblemente las huellas del esfuerzo. En las rectas de Vichigasta los Isard andaban a fondo en tercera porque por el arenal la cuarta no tiraba.

Tucumán, también mucho interés por la carrera. Voy a tomar cerveza

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

a la plaza y ver caer el sol sobre la ciudad. Por la noche, whisky.

Esta vez no madrugamos. Fué un error no hacerlo, porque "agarramos" los arenales de Santiago del Estero de mediodía. El camino, lleno de desvíos. Hay uno que sale para la derecha (viniendo de Santiago a Córdoba) y empieza a internarse en la maleza hasta que, de repente, se acordaron y lo hiciron volver al camino principal.

Con el sol y la tierra Thiery casi se me muere en esta etapa. Se quiso bajar en un rancho tapera en las Salinas Grandes a ver si tenían agua. Ni gente había. Después, con la detención, subió la temperatura del Valiant y no quiso arrancar. Yo ya veía nuestros cadáveres blanqueados por el sol, pero mojamos la bomba de nafta con un pañuelo húmedo y seguimos viaje. En Ojo de Agua, Thiery se bajó corriendo del auto y se zambulló en un bar pidiendo refrescos a gritos. No por nada los autitos chicos se quedan. Nosotros pasamos a fondo con el Valiant, pero quería quedarse, no más.

Después llegamos a Ascochinga. Thiery se peleó (trompadas y todo) con un piloto de Ford F-100, por cuestiones del momento, pero después llegamos al Hotel Colonial, un oasis de paz y tranquilidad. Ahí dijeron: "...sí, y entre otras cosas tenemos una cancha de golf..." Abrimos los ojos grandes y dijimos "¿COOMO?".

Por la mañana vimos la carrera y por la tarde, jugamos al golf. Fue el primer día de verdadero descanso desde que salimos de Buenos Aires, diez días antes. Francamente lo necesitaba... Facetti pasó con el Alfa convertido en un emparedado de jamón y queso. Pero sigue andando fuerte. Isard adelante en la categoría chica. En la de Auto Unión-Fiat 1100, predominan los dos tiempos, Formisano adelante. Los 1300, con excepción de Lepro, todos despacio. Después, la sólida falange de Peugeot 403. Cabalén, muy bien en la "categoría Mercedes". En la categorIKA, los 1093 un poco golpeados por la mala suerte, pero siguen funcionando bien; destacable la actuación de un particular, Federico Weiss.

Y así volvimos a Buenos Aires, por la ruta nueve... Llegamos cansados pero felices. El Valiant hacía ruiditos pero todavía estaba entero. Tomamos un poco de freno. Repusimos una unidad sellada rota por un cascotazo. A lavar el auto que está muy sucio.

Ultima etapa: gana Juan Manuel Bordeu. "Las suecas" otra vez en el comentario; les bajan una barrera y Ewy se da de narices (adorable naricita) contra el parabrisas. Pero sigue y se clasifica tercero el equipo sex-appeal de este Gran Premio. No caben más que elogios. Y el ganador, Eugen Böhringer, ganador de rallyes, refinado piloto de la potente 300SE.

¿Y la hora de reparaciones? Muy discutida. Yo creo que fue una buena idea. Por lo menos, este año fueron muchos más los que pudieron dar la vuelta entera.

Muy interesante. Muy cansador. Muy nórdico, todo. *

Böhringer: si a tu ventana llega, una paloma...

Radio Rivadavia: uno de cuatro.

ALLIGATOR® 27-30

RECONOCIDO MUNDIALMENTE COMO EL MAYOR ADELANTO EN EL ENCENDIDO DEL MOTOR

- Aumenta la potencia de un 8 al 12 %.
- Amplificador electrónico con 2 transistores de alto poder.
- Bobina de competición de 30 kv relación 350:1
- Suministra mayor aceleración y velocidad sin fallas.
- Provee máximo rendimiento en altas revoluciones.
- Reduce el consumo en un 10 %.
- Elimina totalmente el deterioro de los platinos.
- Brinda marcha suave en el andar de ciudad.
- Elimina el condensador del distribuidor.
- Favorece el arranque en frío.
- Sistema universal para todas las marcas y modelos.
- Instalación en menos de una hora.

BIM DIVISION AUTOMOTORES
C. CORREO 43 SUC. 27
T. E. 54-1651 - BUENOS AIRES

® MARCA REGISTRADA - INDUSTRIA ARGENTINA

Eddie publicitaria

https://argentoteca.blogspot.com

PARA CADA MODELO PARA CADA USO ELIJA...

P.V.I.

JUEGOS de SEGMENTOS
FORROS de EMBRAGUE
BLOQUES para FRENOS
CINTAS de FRENO en ROLLO

PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S.A.

Fabricado bajo licencia de Johns Manville - U.S.A.

SR. COMERCIANTE O TALLERISTA

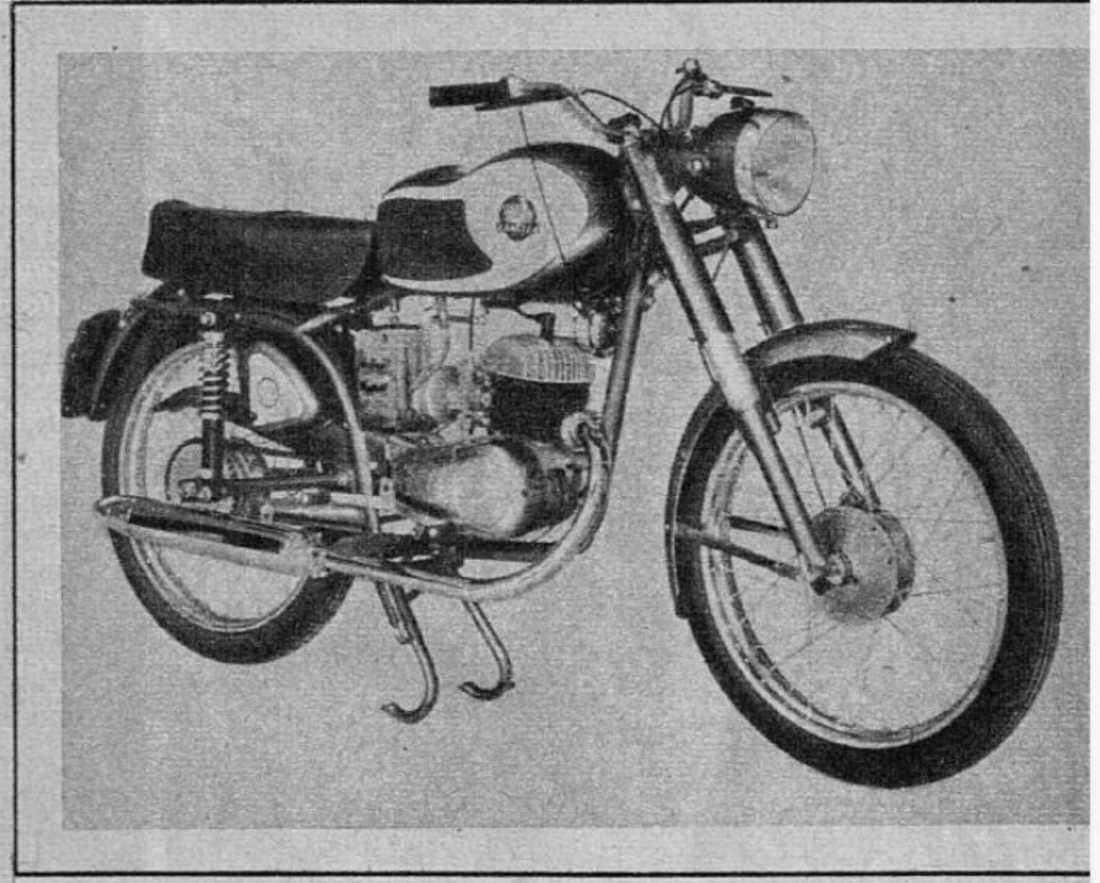
Le interesa recibir alguna publicación especializada PVI?
Haga el favor de llenar este cupón y entregue el mismo a su proveedor habitual **PVI**

CATALOGO PVI ☐ **MANUAL PVI** ☐

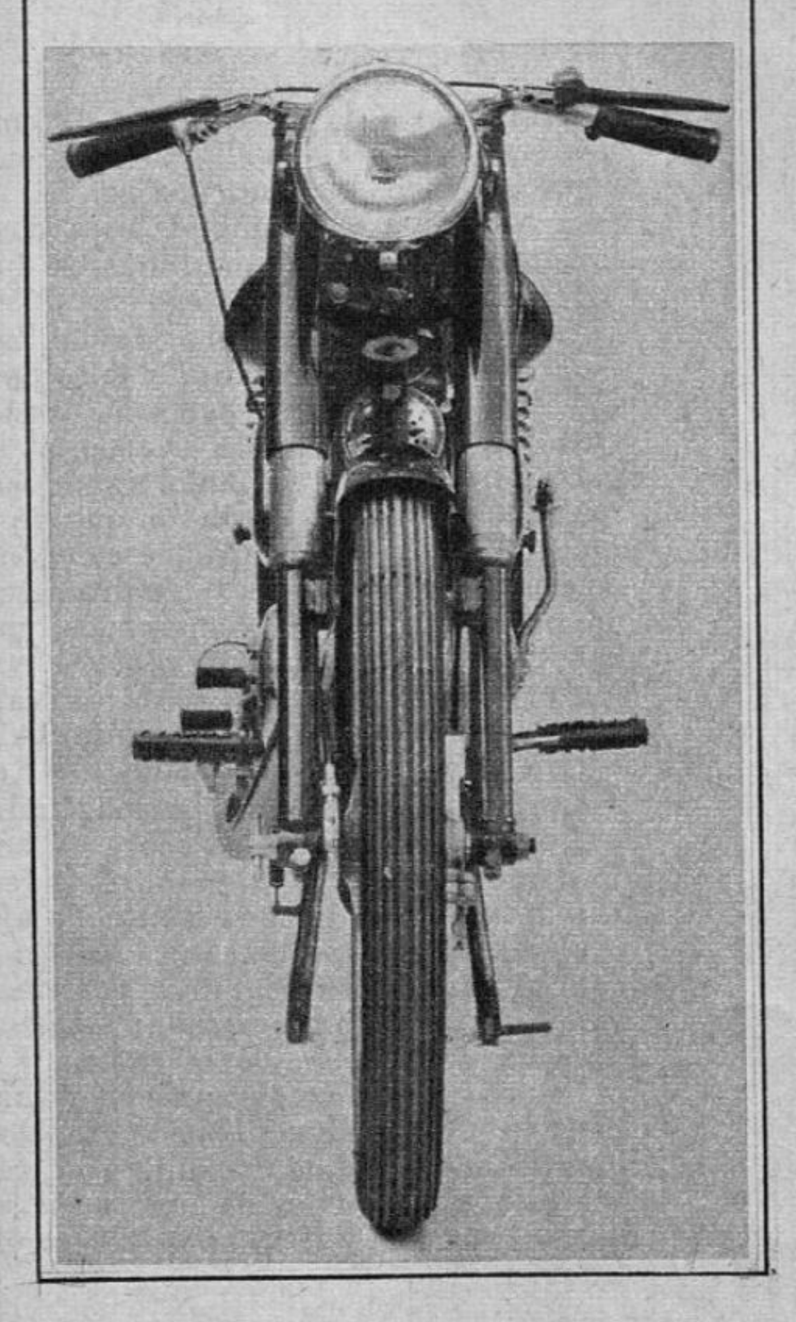
NOMBRE .....
ACTIVIDAD .....
DIRECCION .....
DISTRIBUIDOR **PVI** .....
CORREDOR .....

https://argentoteca.blogspot.com

aquí está la ZANELLA 125 S.S.



Zanella 125: el nervio, la agilidad, y el sprit de la motocicleta deportiva



Decir simplemente Zanella es referirse de hecho a un complejo grupo industrial que, si no con exclusividad, contribuyó en gran medida a que se difundiera en nuestro país el motociclismo utilitario de gran densidad y pequeña cilindrada.

Las primeras Zanella-Ceccato que circularon por la República Argentina fueron quienes inauguraron en buena parte la era de las motos chicas, y quienes desayunaron a la industria nacional en la tarea de abordar la fabricación de motocicletas pequeñas, accesibles económicamente, fácilmente reparables y cómodamente dóciles desde el punto de vista conductivo.

La reseña de la trayectoria industrial cumplida por la firma, aun siendo sumaria, no deja de ser un documento de muy gráfica importancia. En 1957, obtenida la representación para nuestro país de las Ceccato 100 c.c., se las comienza a distribuir, al par que se encara la fabricación en pequeña escala de alguno de sus órganos. Hoy —a tan sólo seis años— se producen íntegramente dos modelos de 100 c.c., dos de 125 c.c., uno de 48 c.c. y varios tipos de Karts y motocargas.

Actualmente, la firma exporta casi todos sus productos nada menos que a Estados Unidos, en tanto sus técnicos se hallan trabajando en las labores previas al lanzamiento de dos nuevos modelos, esta vez de 150 c.c.

MOTOR

El "viejo" motor Ceccato de 100 c.c. ha sido prácticamente la musa inspiradora de la línea motriz que utiliza Zanella en sus motocicletas de 100 y 125 c.c. Sus características —excepto las imprescindibles para realizar una versión "maggioratta", como en este caso— no han variado mayormente. La geometría es la misma, y el diseño, igual.

Mantiene entonces el ciclo de dos tiempos, el dibujo sencillo, la caja de tres marchas y la transmisión primaria a cadena.

Exteriormente, el motor da sensación de robustez. Las aletas del cilindro y la cabeza, a través de las cuales circula el aire ambiente que las refrigera, son de dimensiones generosas. Las tapas laterales (la derecha cubre el volante magnético y el piñón de salida y la izquierda la transmisión primaria y el embrague) son de aluminio inyectado a presión. Completan externamente la planta propulsora dos semicárters centrales y simétricos longitudinalmente, fundidos en aleación de aluminio.

Estas dos piezas unidas forman dos cavidades separadas entre sí. La anterior alberga al cigüeñal de acero forjado y a sus dos apoyos (bancadas, cojinetes y retenes). Por ella circulan los gases frescos provenientes de la lumbrera de admisión, lubricando en el camino los rodamientos y todas las partes móviles. Vale decir, entonces, que esta cavidad es, ni más ni menos, el lugar donde el pistón, al bajar, comprime los gases y aumenta su velocidad (cárter), para lanzarlos a través de una tobera lateral hacia la propia cámara de combustión.

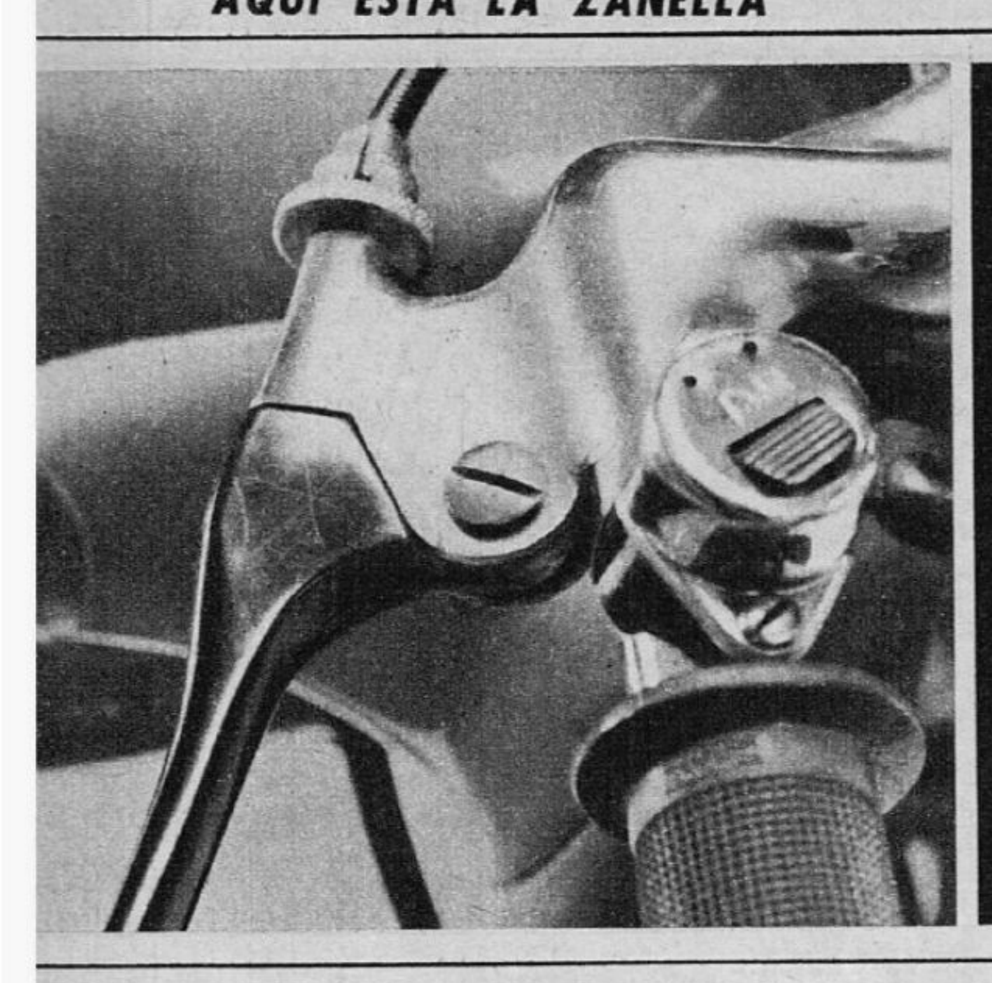
El "compartimiento" trasero aloja la caja de velocidades, órgano que visitaremos más adelante.

Los 54 mm de diámetro de pistón y los 54 mm de su recorrido provocan un desplazamiento cúbico de 123,6 c.c., con lo cual se obtiene un esquema tipo "cuadrado", en virtud de la igualdad entre las magnitudes. La tasa de compresión es de 6,2:1. El motor puede conseguir una velocidad máxima de rotación de 5.500 rpm, aunque la potencia máxima (6,5 HP S.A.E.) se logre a las 5.100 rpm, equivalente a una tranquilizante velocidad lineal media de pistón: 9,18 m/seg).

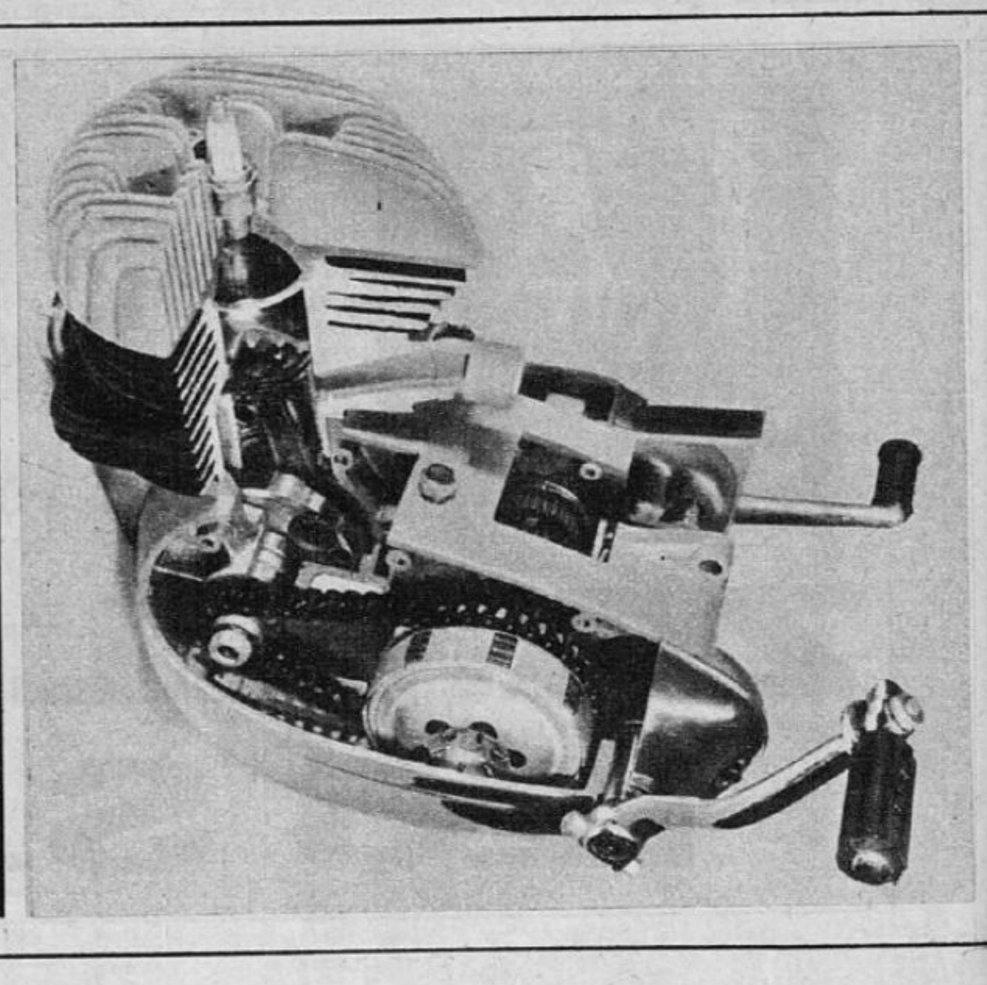
El barrido es del tipo Schnüerle, la bujía KLG F 70, y el carburador, un Dell'Orto UB 20 BS2. Hemos dicho ya que el motor se refrigera mediante la circulación del aire ambiente a través de las aletas de la cabeza y el cilindro.

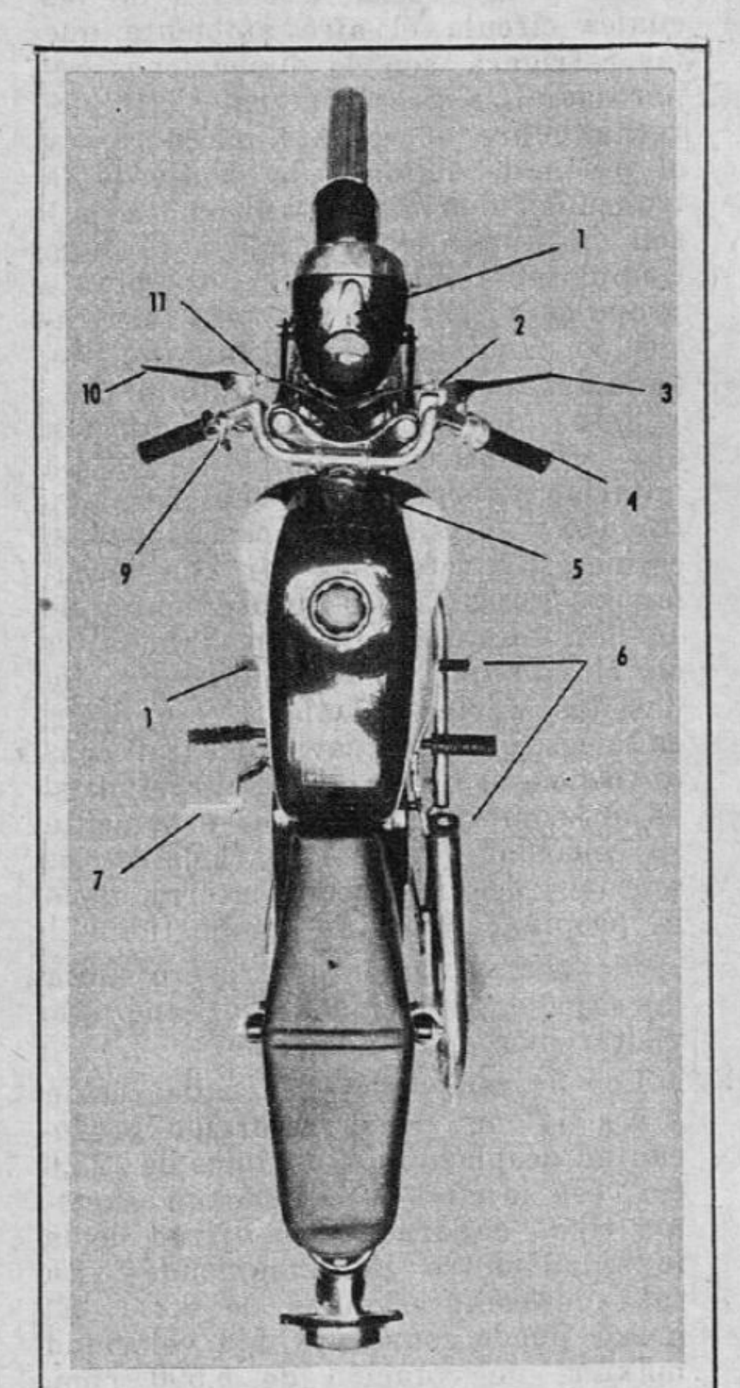
La lubricación se efectúa en base al sistema que caracteriza a casi todos los motores de dos tiempos: mezcla del aceite en el combustible. En este caso, se utilizan aceites minera-

https://argentoteca.blogspot.com



A la izquierda; la foto muestra la porción correspondiente a la palanca del embrague con su correspondiente registro del cable, ya que la transmisión es del tipo Bowden. Aparecen también los interruptores de la bocina y de las luces. De acuerdo con la nueva moda, nueva en nuestro país, el manubrio es del tipo norteamericano, con los manillares muy levantados, algo así como el estilo Speedway. A la derecha, un corte del motor. La descripción se encuentra en el texto.





Arriba. Vista en planta de la Zanella 125 SS. 1) Llave de lantero. 3) Freno delantero. luces. 2) Registro freno de- 4) Comando del acelerador (mamillar). 5) Regulador de la dureza de la dirección. 6) Palanca de cambio de velocidades. 7) Pedal de arranque. 8) Pedal del freno trasero. 9) Bocina y luces. 10) Comando del embrague. 11) Registro mecanismo embrague.

les de densidad S.A.E. 30 al 5% (1 litro en 20).

El pistón, que lleva tres aros de compresión, es de aluminio.

La biela, con rodillos y bujes de bronce, es de acero forjado.

SISTEMA ELECTRICO

El volante magnético alternador que se halla a la derecha del motor, produce la energía eléctrica que finalmente provocará la chispa en la cámara de combustión. La trayectoria del fluido es la habitual (ruptor-platinos-condensador, bobina de baja tensión, bobina externa de alta tensión, donde se aumenta su voltaje, y finalmente bujía (distancia entre los electrodos: 0,4 mm).

El volante, que gira solidariamente con el cigüeñal y que tiene seis campos magnéticos, atiende asimismo en forma directa el consumo de las luces de ruta y la carga de una batería de 6 volts y 32 Amp/h., mediante un rectificador de media onda.

De este modo, el acumulador suministra la corriente necesaria para cerrar los circuitos de las luces posicionales, de la bocina y del stop. Cosa que se puede hacer entonces, sin necesidad de que el motor esté en marcha.

TRANSMISION

En el motor de la Zanella 125 S.S., el cigüeñal gira "hacia adelante", por cuanto el movimiento circular continuo se transporta mediante una cadena de eslabones, hasta el eje de toma de la caja, al cual es solidario el embrague multidisco en baño permanente de aceite.

El menor de ellos, o sea el movido directamente por el cigüeñal, tiene 13 dientes. El restante, es decir el inducido, otros 39. Esto determina una relación de desmultiplicación primaria de 3:1.

Cuando el embrague absorbe el movimiento de rotación, lo transmite al eje de toma de la caja de velocidades. Los engranajes de las tres marchas son de contacto continuo, y determinan las siguientes relaciones para cada una de las marchas:

1ª	2,83 : 1
2ª	1,61 : 1
3ª	1,00 : 1

Hasta ahora, la transmisión del movimiento se efectuó en la parte izquierda del motor (desmultiplicación primaria y embrague); sin embargo, el eje secundario de la caja tiene salida hacia la derecha (lado volante magnético) y mueve el piñón inductor, que tiene 16 dientes. Como la corona de toma final tiene 41, la relación que se produce (2,56:1), sumada a la primaria (3:1) y al valor de cada velocidad, permite obtener estos valores definitivos:

1ª	21,73 : 1
2ª	12,36 : 1
3ª	7,68 : 1

El diámetro de los 3 discos de embrague es de 10,5 cm. Tanto estos elementos, como los engranajes de la caja y todo el conjunto de ejes deslizantes y selector de marchas, se lubrica con 750 c.c. de aceite SAE 50.

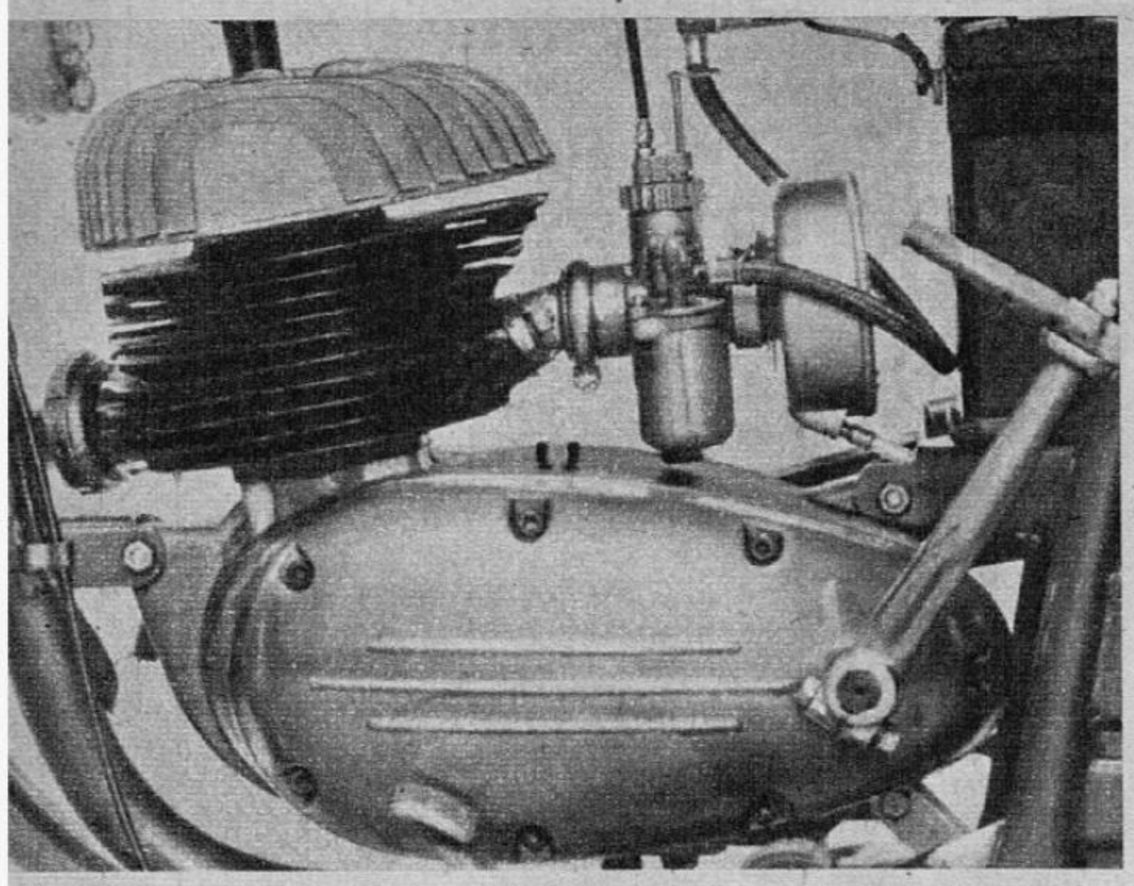
La horquilla delantera de la Zanella 125 S.S. es del tipo "telescópico". Por lo tanto, su esquema tradicional y su geometría ortodoxa le permite suspender y amortiguar simultáneamente al conjunto que forman la rueda y la maza. Se compone de dos amortiguadores telehidráulicos de doble efecto complementados por dos resortes de paso variable y cubiertos respectivamente por las vainas externas. La carga de aceite SAE 20 en cada uno de ellos es de 105 c.c.

La horquilla trasera es longitudinal y horizontal. Pivotea sobre un buje transversal fijo al cuadro, y en sus extremos aloja a la punta de eje y al plato de freno traseros. Allí fueron previstos dos registros con tensores roscados para regular oportunamente la tensión de la cadena.

Los efectos de amortiguación y suspensión se consiguen mediante dos amortiguadores telehidráulicos de resortes externos, fijos al cuadro en su parte superior, y a la horquilla en la inferior.

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com



Izquierda: Vista del motor desde el lado del embrague. Bajo la brida que une el carburador y el cilindro, se ve el tapón de reposición de de aceite, y sobre la carcasa que cubre a la transmisión primaria, los balancines que accionan el freno trasero y el sistema de arranque. Sobre el vasito del carburador, se nota el pulsador que inunda la cuba y bajo el filtro de aire la salida del conducto que evacua mezcla sobrante.

FRENOS

El freno delantero de la Zanella 125 S.S. se comanda manualmente, desde el manillar derecho. El trasero, mediante un pedal ubicado delante del pedalín izquierdo.

Las dos campanas y los dos platos son idénticos en su forma, su tamaño y su sistema de accionamiento interno. Las dos zapatas de expansión delanteras se mueven por intermedio de un cable Bowden, y las traseras a instancias de una varilla metálica. La superficie unitaria de rozamiento es de 1.800 mm², y por lo tanto el área total de frenaje, sumado la de los cuatro patines, se eleva a 7200 mm².

CUADRO DE CARACTERISTICAS

MOTOR

Carrera	54 mm.
Diámetro	54 mm.
Cilindrada	123,6 c.c.
Compresión	6,2 : 1
Régimen máximo	5.500 rpm
Potencia máxima	6,5 HP
Régimen de máxima potencia	5.200 rpm
Veloc. lineal media de pistón de pot. máxima	9,18 m/seg.
Carburador	Dell'Orto UB 20 BS
Bujía	KLG F 70
Lubricación	Por mezcla (SAE 30 al 5 %)
Enfriamiento	Por circulación de aire
Potencia específica	(52,5 HP/Litro

SISTEMA ELECTRICO

Ignición y luces largas	Volante magnético alternador, platinos, condensadores, bobinas de baja y alta tensión
Bocina, luz de posición y stop	Batería de 6 v. y 32 a/h cargada por volante magnético

DIRECCION

Radio de giro	1700 mm.
Sistema regulador de dureza	A rosca, sobre el perno de dirección
Ángulo máximo de inclinación e izquierda	25 °

SUSPENSION

Delantera	Horquilla telescópica, amort. de doble efecto y resortes de paso variable.
Trasera	Horquilla oscilante, amortig. telehidráulicos de doble efecto y resortes de paso variable

FRENOS

Delantero	De expansión, campana de aluminio y doble zapata. Comando manual.
Trasero	Idem, comando a pedal
Superficie unitaria de cada patía	1.800 cm.2
Superficie total del frenaje	7.200 cms.2

DIMENSIONES Y PESO

Altura máxima (regulador dureza dirección)	925 mm.
Ancho máximo (extremos manubrio)	640 mm.
Largo máximo	1.900 mm.
Entre ejes	1.240 mm.
Despeje	210 mm.
Altura pedalines	250 mm.
Altura ejes	310 mm.
Altura asiento	750 mm.
Peso total	87,75 Kg.

https://argentoteca.blogspot.com

MANUAL DE REPARACIONES

PARABRISAS considera que quien adquiere una motocicleta o quien ingresa a la feligresía de los que ya están en condiciones de adquirirla, consulta cuanta fuente de información le viene a mano con propósitos de mantener el rodado en óptimas condiciones, e incluso de repararlo, cuando la levedad del desperfecto no requiere el recurso del mecánico o del agente autorizado.

Precisamente por ello, continuamos publicando estas notas tipo "Manual de reparaciones", basadas en los datos que nos proporcionan los fabricantes de cada máquina. En ellas reproducimos las indicaciones oficiales que invariablemente desembocan en una perfecta conservación de la máquina, e ilustramos gráficamente los momentos más importantes de la atención al vehículo, de tal modo que el usuario vea simplificada en lo posible su tarea.

Ya estamos recogiendo las primeras impresiones de la Zanella S.S. 125 para publicarlas en el correspondiente Road-Test, que aparecerá en el próximo número. Por lo tanto, complementamos el detalle técnico de las páginas anteriores, completando con éste, la serie de artículos referentes al modelo.

LUBRICANTES

Con el fin de evitar las incrustaciones, los depósitos carbonosos y la deficiente lubricación de los rodamientos y piezas sujetas a fricción, los fabricantes de la Zanella 125 S.S. recomiendan utilizar los siguientes porcentajes de aceite S.A.E. 30 *sin aditivos* mezclado en el combustible.

Hasta los 1.000 km, el 10 %.

De los 1.000 hasta los 2.000 km, el 9 %.

De los 2.000 hasta los 3.000 km, el 8 %.

De los 3.000 km en adelante, el 6 %.

En cuanto a la lubricación de la caja de velocidades y el embrague, se previó la utilización de aceite tipo S.A.E. 50, en cantidad de 750 c.c., que debe ser renovado cada 2.000 km de marcha, *e inevitablemente*, luego de recorridos los primeros 500 km. La operación se efectúa evacuando el lubricante sucio por el tapón roscado de desagote que se halla en la parte inferior del cárter, es decir, por simple gravedad, y reponiendo luego la cantidad necesaria, introduciéndola por otro similar ubicado prácticamente bajo el carburador.

La cabeza del bulón que atornilla en la rosca del conducto, tiene prolongada una sonda vertical, mediante la que se debe controlar periódicamente el correcto nivel del lubricante, tomando como referencia la muesca *ad-hoc* que se practica en la varilla

En la horquilla delantera, conviene utilizar aceite S.A.E. 20, en cantidad de 105 c.c. para cada vaina.

CUANDO LA MOTO QUEDA "BYE"

Quien deba retirar su Zanella 125 S.S. a cuarteles de invierno, procurará observar las siguientes normas, detalladas por la fábrica en procura de una óptima conservación del rodado.

En principio, desinflar las cámaras y, si fuera posible, desmontarlas junto con las cubiertas. Luego, rociar una cucharada de aceite lubricante por el agujero de la bujía y a continuación envaselinar o engrasar todas las partes cromadas, para proceder finalmente a suspender el vehículo mediante un par de ganchos, a fin de evitar su contacto con el suelo.

CARBURADOR

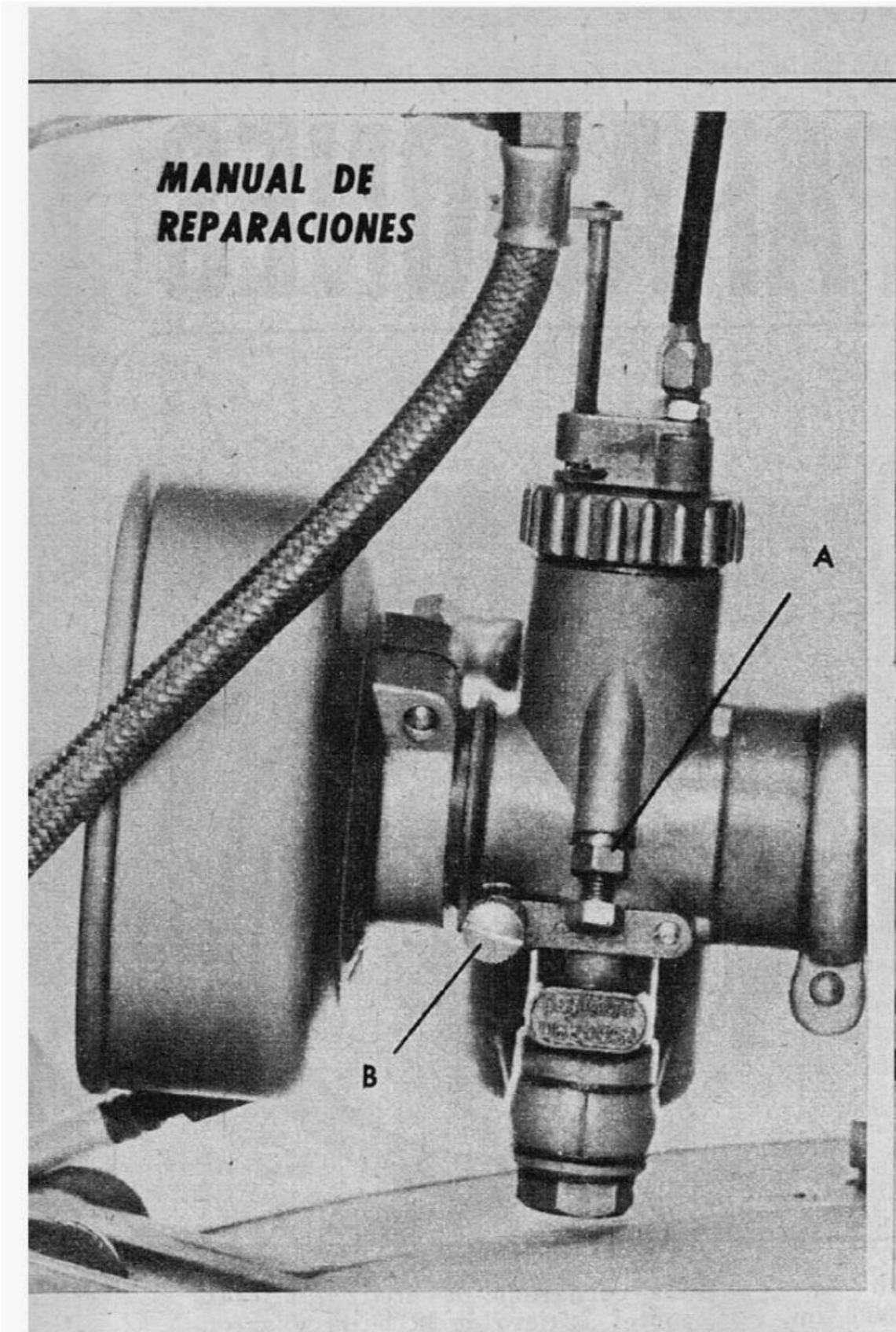
El periódico cuidado del carburador asegura una marcha regular y sin sobresaltos. Desarmarlo e higienizarlo de tanto en tanto con un pincel de cerda fina embebido en nafta es una medida muy saludable. De todas maneras, cada 1.000 kilómetros de recorrido conviene limpiar el filtro de mezcla y la cuba, eliminando todas las partículas que en ellos se hubiesen depositado.

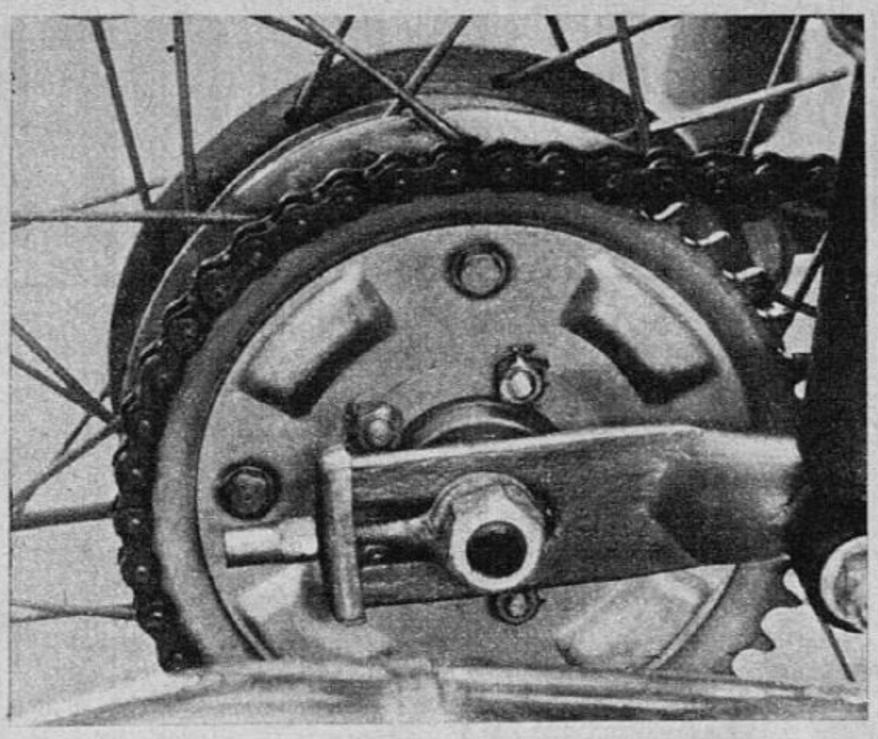
La operación se puede concretar aflojando la tuerca que asegura el conducto del combustible a la parte superior de la cuba, retirando el filtro plástico, y luego quitando los dos tornillos de dicha tapa para extraer el flotante, cuidando de no dañar la aguja.

Se aconseja no utilizar gicleurs de alta, cuya abertura supere los 0,9 mm. Además, la fábrica sugiere la constante revisión de la cortina, el resorte y los pernitos "*evita soldadura*" del Bowden. Cada 2.000 km se deberá desmontar el filtro de aire desenroscándolo del venturi, y proceder a su higienización extrayendo la "lana de hierro" para sumergirla posteriormente en nafta.

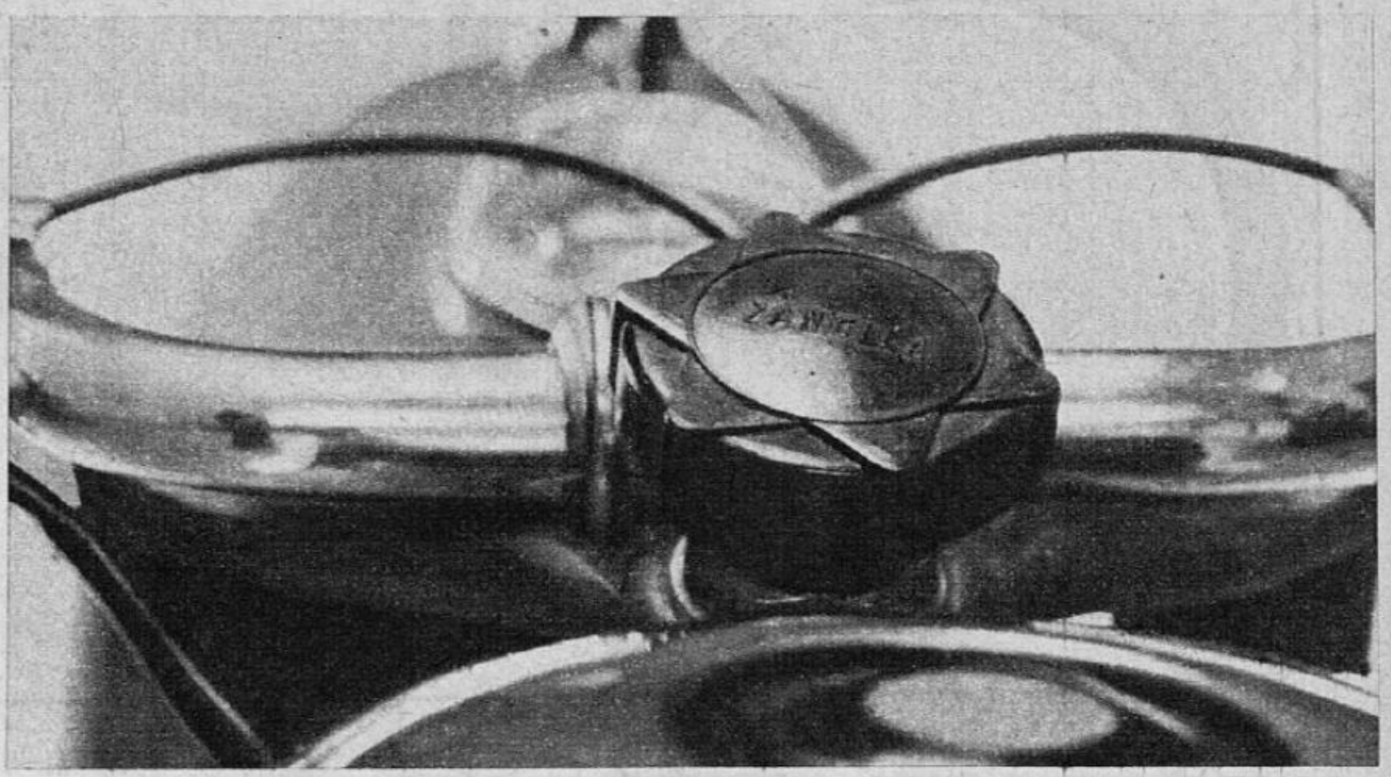
Para conseguir una marcha pareja, mientras el motor funciona en "ralenti" aconsejamos cerrar totalmente con un destornillador el regulador de

https://argentoteca.blogspot.com





Extrema izquierda: Carburador y tornillos de regulación (A: altura de cortina; B: paso de aire). Izquierda arriba: Tensor derecho de cadena (roscado) y bulones de fijación de la corona dentada. Izquierda abajo: Regulador dureza dirección. Derecha arriba: Tensor izquierdo de la cadena, pista de desplazamiento y registro del freno trasero. Derecho, abajo: registro final del freno delantero y brazo de accionamiento.



aire, abrirlo luego de 1¼ a 1½ vueltas y dosificar a continuación la altura de la cortina hasta lograr los resultados esperados, fijándola con la contratuerca de seguro. Ambos registros se encuentran a la derecha del carburador.

ELECTRICIDAD

Controlar periódicamente la abertura existente entre el martillo y el yunque de los platinos (0,4 mm) a través de las ventanas del volante magnético. Revise de paso la correcta puesta en fase del encendido, verificando que las marcas del volante coincidan con las efectuadas en el cárter.

Reponga el agua destilada de la batería hasta tapar las placas y levantar el nivel, de modo que llegue a 4 mm bajo la marca dispuesta en el interior del acumulador.

Por su parte, los electrodos de la bujía (KLG F 70 o equivalentes), a más de limpios, deben estar separados por 0,4 mm.

EMBRAGUE

Puede regulárselo desde el manillar utilizando el correspondiente registro de rosca, o bien desde su similar ubicado en la tapa del cárter, cuidando de no hacer tope con la pared del mismo.

En todos los casos, el juego libre debe ser de 0,5 mm.

Para eliminar las impurezas que el aceite pueda dejar entre los discos, y que finalmente perjudican la suavidad del arranque y del contacto permanente, es muy recomendable desmontar el conjunto para limpiar los discos con solvente. Si se observaran deformación, quemaduras o grietas en alguno de ellos, se procederá de inmediato a la reposición.

Lea en nuestro próximo número el 2º Road Test de Motos con la Zanella 125 cc. Parabrisas 38, aparece el jueves 19 de diciembre

MUY IMPORTANTE

La tuerca y las arandelas que fijan el tambor del embrague y del piñón de salida a la transmisión final, son de *roscas y cortes izquierdos*, para evitar que el sentido de giro los afloje. Ponga mucha atención en el montaje y el desarme.

FRENOS

El delantero tiene dos registros: uno en el manillar correspondiente a la palanca de accionamiento, y otro en el contacto del balancín que expande a las zapatas. El trasero se regula desde la prolongación de la varilla que une el pedal con el plato.

Las ruedas deben girar con absoluta libertad y cesar de hacerlo al contacto más leve de los patines respectivos cuando cada uno de los sistemas deceleradores está convenientemente "a punto".

FUSIBLE

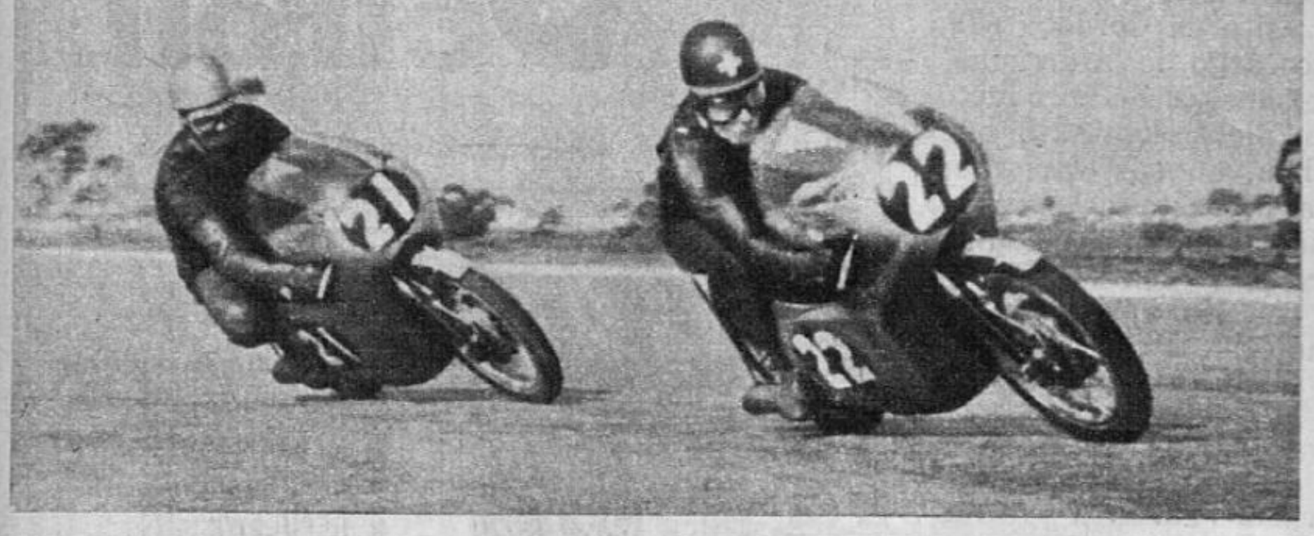
El fusible de 6 V, que equipa a la Zanella 125 S.S., está ubicado en la cavidad del farol, junto a la cajita de luces y al reloj del velocímetro.

Una vez abierta la llave de paso de nafta y con la palanca de cambios colocada en punto muerto, cebar algo el carburador, sin llegar a ahogarlo, y mantener la toma de aire cerrada por algunos segundos hasta que el motor responda perfectamente a la aceleración. Esto sobre todo es necesario en días fríos. Una vez que el motor responde, se abre completamente la entrada de aire.

Las marchas se colocan siguiendo el orden establecido, cuidando no acelerar demasiado justo en el momento en que se cambian las velocidades. *

https://argentoteca.blogspot.com

DOS TALENTOS... UN GENIO.



— Con éste, ya van tres Grand Prix que organiza la Federación Argentina de Motociclismo. ¿Habrá otro?

— Fueron carreras para el cronómetro, y no para la tribuna. La tribuna dejó casi un millón y medio en boleterías. La Federación gastó cerca de 4 millones.

— Claro que este año no hubo "Fondo del Sesquicentenario", para meter la mano en el tarro y sacar lo que falta. "Pero de algún lado ha de salir".

— Hay quienes opinan que esa plata es mejor gastarla en el desarrollo interno del motociclismo. Hay quienes no. Hay quienes se manifiestan enemigos del "ponchazo". Y hay quienes no. Pero el Gran Prix, se hace.

— Un año es bastante tiempo para seguir pagándolo. Y no hay que perderlo. Siempre es tiempo de empezar. Desgraciadamente no hay espacio, pero amenazamos formalmente con tratar el tema a fondo.

—¿Cuánto costó Alan Shepherd? O, mejor dicho..., ¿cuánto costaron las dos vueltas que dio antes de abandonar? ¿Por qué no trajo las MZ 125 y 250?

— A John Surtees la MV 4 le quedó chica. Caso único. Pero Hailwood, va en camino. Aún sin temperamento.

— ...Como Jim Redman —auspiciado "semioficialmente" por Honda. Se trata de dos talentos difíciles de superar, pero Tarquinio Provini "se pasó". Es un genio manejando. Genio. Cualquier cantidad. Figura.

— Provini-Morini. Dos clasicismos. La pose y el estilo de Tarquinio, y el exitoso empecinamiento de don Franco Morini, fidelísimo defensor del monocilíndrico.

— Kreidler-Florett: 50 c. c., poco más de 50 kilos, casi 160 kph, cilindro horizontal, admisión directa al cárter, por dos válvulas rotativas laterales, 11 HP, ¡12 velocidades! (4 en la caja y 3 demultiplicaciones externas para cada una), neumáticos de 2.000 x 19.

— Suzuki 50 c. c.: seis marchas, 50 kilos, cilindro vertical. Usan el escape a la altura del asiento, y el tubo sale directamente de la parte trasera del cilindro. Dicen que así aumenta un poco la temperatura, pero que ganan rendimiento con la administración de los gases quemados.

— En una y en otra, al margen útil de RPM, no alcanza a las 1.000 vueltas.

— Luiggi Taveri, suizo, campeón del Mundo 1962, en 125 c.c.: "Buen autódromo. Seguro, sobre todas las cosas. No hay puntos de referencia para cortar, pero tampoco hay nada para llevarse por delante. Yo le sacaría los cordones". En la largada de 250, empastó bujías y no hubo quien se las cambie. Honda es "semioficial".

— Este año no hubo problemas con el combustible. El Gran Prix anterior, los "dostiempistas" —sobre todo los extranjeros—, cuestionaron el tetrahetilo de plomo que se utiliza en nuestra nafta, porque los lubricantes que traen no se mezclan correctamente con ese elemento. En Europa se usa el metanol. Este año hubo piedra libre —nadie explicó claramente cómo—, pero ciertamente no hubo planteos tipo "retiramos el equipo".

— A Hailwood, le robaron el reloj y $ 40.000. Seguimos quedando bien. Pero, ¿por qué se mete la gente en los boxes?

— Papá Hailwood dijo que no importaba. Vende 1.000 motos diarias ("las que más quiere el público son BSA, Norton y Lambretta Scooter 175 TV"). Posee la tercera fortuna de Inglaterra —dicen—, y le compró al nene ¡cinco Lola-Climax! para que se divierta.

REPUESTOS
Y ACCESORIOS

TAUNUS
VOLKSWAGEN
PEUGEOT

NORTE REPUESTOS S. R. L.

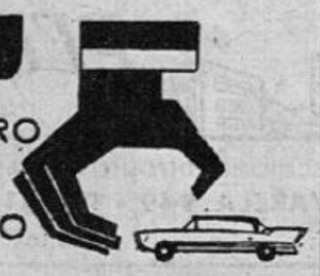
Av. CABILDO 4195
701-0092 - Bs. As.

El cristal curvo de su automóvil

está en

FRUMENTO Hnos.
S. A. F. I. C. I.
IMPORTADORES
ALVAREZ THOMAS 928/42
T. E. 54-1880 y 55-0446 Buenos Aires

LAU



UNICO SEGURO
PERFECTO
CONTRA ROBO
DE AUTOS

INFORMES Y COLOCACION
BELGRANO 3030
T. E. 97-5455
ANEXO: AFINACION DE MOTORES CON MAQUINAS ELECTRONICAS

ITAL-CAR

SERVICIO MECANICO
ESPECIALIDAD EN AUTOMOVILES

REPARACIONES EN GENERAL
SERVICE COMPLETO
$ 1.800

FIAT y CISITALIA
AUXILIO PERMANENTE
VENTA DE REPUESTOS

ALSINA 2585
47-3180 - Bs. As.

Por avisos en estas columnas dirigirse a Eddie pub. 32-1424/7989

https://argentoteca.blogspot.com

TAPICERIA AVENIDA
PRIMER SERVICE DE TAPICERIA
para su
CITROËN 2 CV
Ahora con su nuevo tapizado de lujo
en sus dos direcciones
BERUTTI 2813 - 82-0375
Capital
Av. MITRE 90/94 - 740-7446
Villa Martelli

FABRICANTES DE ALFOMBRAS Y ACCESORIOS DE GOMA PARA AUTOMOTORES
Aconcagua M. R.
UNA MARCA DE PRESTIGIO QUE JERARQUIZA TODOS SUS PRODUCTOS
- ALFOMBRAS originales para cada vehículo
- ALFOMBRITAS INDIVIDUALES
- SILENTBLOCKS
- JUNTAS ELASTICAS y/o MANCHONES
- PATAS de MOTOR
- GUARDAFANGOS de SUPER POLIAMIDA

y una extensa línea de artículos para toda marca de automóvil, camión, furgón, jeep, etc.
DE CARLO · AUTO UNION · Ford · CHEVROLET · ISARD · STUDEBAKER · IKA · FIAT · NSU
M. PEUMAN R.
Industrial y Comercial
ESCRITORIO - DEPOSITO - VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
VARELA 949 - Tel. 61-8557 y 61-0567
Buenos Aires

AUMENTE LA POTENCIA DE SU AUTO
EVITE CALENTAMIENTO Y CONSUMO
Abar M.
Tubos de escape comunes y especiales
Fiat 600
Peugeot 403-404
mario s.r.l.
CERVIÑO 3702 esq. Ugarteche
71-5201 - Buenos Aires

NOTICIERO ARGENTINO

ELEKTROKONTAKTOL.—*La* empresa Vittorio Di Matteo S.R.L., sita en Córdoba 679, se hizo cargo de la distribución exclusiva del producto alemán Slektrokontaktol que se aplica, en sus variantes líquida o pastosa, para la desoxidación, lubricación y protección de contactos eléctricos en los aparatos del automotor.

CITROEN EXPORTA PARTES ORIGINALES PARA COCHES EUROPEOS. — En presencia de los secretarios de Industria y Minería y Comercio tuvo lugar el primer embarque de engranajes de caja de velocidades de Citroen 2 CV con destino a Europa.

Las piezas, producidas por Tool Research Argentina S. A., para Citroen Argentina S.A., serán incorporadas en automóviles Citroen de varios países. Este primer envío de engranajes a la firma, cuyo símbolo estilizado recuerda su origen de fábrica especializada, demuestra la confianza depositada en el producto argentino y la posibilidad de competir en precios gracias a una mayor producción seriada.

Citroen Argentina está estudiando la posibilidad de efectuar envíos regulares de engranajes y la exportación de otras piezas para su incorporación en automóviles europeos.

ASOCIACIÓN DE FÁBRICAS DE AUTOMOTORES. — Viajó a Santiago de Chile el Dr. Juan Alberto Puiggari para participar en las reuniones

IMPORTADORES
UNA GRAN ORGANIZACION COMERCIAL AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR
LINEA COMPLETA DE ACCESORIOS LEGITIMOS IMPORTADOS Y NACIONALES
Detroit S.C.P.A.
EL SALON DEL ACCESORIO
WARNES 1333-37-41 • T. E. 54-5649 Bs. As.

ISARD taller especializado
DE CARLO
- MECANICA
- IMPORTACION
- REPUESTOS
- MANTENIMIENTO
- EQUIPOS ESPECIALES DE CARRERA

SALATINO Y CIA S.R.L.
LAS HERAS 3281 - 82-6788 Bs. As.

- IMPORTACION
- REPUESTOS
- ACCESORIOS

arcavi S. R. L.
VIAMONTE 2955
Tel. 86-5646
Capital Federal
BMW - DE CARLO
HEINKEL - ISETTA
ISARD-NSU PRINZ
ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

AUTO UNION
Proteja su AUTO UNION
DKW
CON LAS NUEVAS DEFENSAS DE
TALLERES FEHLING
COLOCACION EN EL ACTO
DIAZ VELEZ 4335 - 88-0227

Talleres
ARRIGO AVIANI y Cía. S.R.L.
Automotores
Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad
Estación de Servicio - Alineación y Balanceo
VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
CAVIA 3297
(alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600)
T. E. 72-4207
Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533
PEUGEOT
SERVICIO AUTORIZADO

Por avisos en estas columnas dirigirse a EDDIE cub. 32-1424 y 32-7989

https://argentoteca.blogspot.com

COJINETES REX
a rodillos cónicos fabricados en argentina bajo licencia y asistencia técnica exclusiva de
FEDERAL-MOGUL-BOWER Bearings, INC. (USA)
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES
M. ALONSO y Cía. S.R.L.
CORDOBA 850 - 1º p. "B" - Tel. 32 4333

HANSA 1100
línea completa de
REPUESTOS
ORIGINALES DE FABRICA
SERVICE NOEL GIRELLI
BILLINGHURST 2259
82-3543

el PARABRISAS
de su AUTOMOVIL
en JOSE RENTA
CRISTALES de SEGURIDAD
NACIONALES e IMPORTADOS
VENTA y COLOCACION
BILLINGHURST 2150
82-2118 - Bs. As.

SERVICE ESPECIALIZADO
• mecánica
• repuestos
• electricidad
• chapa
Renault
REPUESTOS LEGITIMOS
PARA MODELO 1951 (4.c.v.)
SALTA 1160 - T. E. 23-8913

NOTICIERO ARGENTINO

entre dirigentes industriales chilenos y argentinos, primer paso hacia la buscada integración zonal de la industria automotriz de ambos países.

En su carácter de director general de A. F. A. el Dr. Piuggari prosiguió las conversaciones ya iniciadas en Buenos Aires a fin de hallar los medios más eficaces para lograr una efectiva cooperación industrial. La industria automotriz argentina es consciente de la gravitación que en un futuro próximo tendrá en la Zona Latinoamericana de Libre Comercio. Estas conversaciones completaron las realizadas anteriormente con representantes de México, Brasil y Uruguay.

DELEGADO ARGENTINO AL SEXTO CONGRESO MUNDIAL DE NUTRICIÓN. — Con destino a Inglaterra partió el Dr. Salomón Kriguen, especialmente invitado y becado para asistir al Sexto Congreso Mundial de la Nutrición de Edimburgo.

Posteriormente el Dr. Krigun emprenderá un viaje por diversos países europeos. Como invitado oficial del gobierno de Israel, pronunciará conferencias relativas a su especialidad en los centros científicos y universitarios de aquel país.

La actividad del Dr. Krigun en nuestro país se ha cumplido recientemente en los cargos de Jefe de Nutrición del Centro de Gastroenterología Dr. Bonorino Udaondo, Director del Instituto Nacional de Alimentación y Asesor del Gobierno de Tierra del Fuego.

PEUGEOT
Citroën
REPUESTOS
Y ACCESORIOS
IMPORTACION
FABRICACION
establecimiento
EOSSIAN Hnos.
CABELLO 3363/65
(Alt. Las Heras 3400) Bs. As. T. E. 71-3952 y 72-3957

"RECAPADOS RINDEMAS"
de ANGEL FUKS
VULCANIZACIONES
RECAUCHUTAJES
RECAPADOS
COCINADOS
En la gran ampliación de su planta industrial del vulcanizado presenta el
NUEVO DISEÑO
ANTIDESPLAZABLE
ANTIDESLIZANTE
En medidas
5,0 x 15
640 x 13
590 x 14 y otras
WARNES 1663/1552
Tel. 59-1729 - Bs. As.

GERSIL
LINEA COMPLETA DE
Repuestos y accesorios legítimos
Para su DI TELLA 1500
NAZCA 1269
Cap.
TELEFONO
59-2656

DE CARLO
LINEA COMPLETA
de REPUESTOS y
ACCESORIOS en GENERAL
MONSA
NAZCA 800 Tel. 611-2678 Cap.

SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRAS DEFENSAS ESPECIALES
NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS
Jgo. de alfombras de goma piso para coches compactos Valiant - Chevrolet - Falcon etc. en diversos colores.
RADIOS - CALEFACTORES - PAROS - BUSCA - HUELLAS - BARANDAS
CORTINAS - VISERAS - ALETAS DE VENTILACION - SOPORTES DE PARAGOLPES
TRABEX - TAPIZADOS ETC.
JUJUY 51 (Plaza Once) Buenos Aires - Tel. 87-8269 y 88-2864
Jujuy 51 S.R.L.
ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES
JUJUY 51 - BS. AS.

Por avisos en estas columnas dirigirse a EDDIE publicitaria 32-1424 y 32-7989

https://argentoteca.blogspot.com

ACCESORIOS Peugeot
en pleno barrio norte
Av. QUINTANA 114
42-3737
ERNESTO RIVERA OTAMENDI

AMORTIGUADORES
NO TIRE EL USADO
Nuestro laboratorio del amortiguador tubular
SE LO CANJEA POR OTRO REACONDICIONADO A NUEVO
PROBADO EN MAQUINA
GARANTIZADO 6 MESES
AUTOLANDIA S.R.L.
AV. MAIPU 2170 - Olivos
791-4511-2184

FIAT
ANTONIO J. SERGI
SOCIEDAD ANONIMA
COMERCIAL, INDUSTRIAL, INMOBILIARIA Y AGROPECUARIA
CONCESIONARIO OFICIAL
VENTAS: Av. Angel Gallardo 1100 esq Parral
SERVICE: Donato Alvarez 1342 - 58-0393
CHAPA - PINTURA - TAPICERIA y CERRAJERIA: Galicia 1245

ESCUDOS INTERNACIONALES
de AUTO CLUBS
inalterables
Precios incompetibles
Descuentos especiales a revendedores y casas de accesorios
CASA ELIPE
SARMIENTO 1836
45-2595 y 40-1591
Bs. As.
Un detalle de buen gusto en su automóvil.

PARRILLA SPIEDO
"GAUCHITA"
"la parrilla que va en coche"...
IDEAL PARA REGALOS
VIAJES, FIN DE SEMANA, JARDIN, PATIO
INDUSTRIA ARGENTINA
Pat. Nº 131.785
Alto: 0.73 cm.
Diámetro: 0.51 cm.
FACILMENTE TRANSPORTABLE
FABRICA Y DISTRIBUYE
GAUCHITA
CHACABUCO 380, 5° p.
Bs. As.
ZONA DISPONIBLE PARA REPRESENTANTE

NOTICIERO ARGENTINO

GENERAL MOTORS ARGENTINA. — Con un almuerzo servido en el salón comedor de la fábrica de General Motors Argentina, localidad de San Martín, provincia de Buenos Aires, fueron despedidos seis jóvenes ingenieros argentinos que resultaron elegidos entre muchos candidatos para proseguir sus estudios de especialización en el Instituto Técnico de General Motors de Flint, Michigan, Estados Unidos.

Entre las personalidades invitadas al agasajo se hallaban el ingeniero Manuel Roca en representación del rector de la Universidad de Buenos Aires; el almirante Antonio Marino, vicedecano de la Facultad de Ingeniería; el ingeniero Henry Leupold, jefe de becas de esa facultad, y altas autoridades de la empresa.

Los jóvenes becados son los señores Héctor M. Ledesma, Eduardo L. Favaron, Elías Mavromatis, Carlos A. Brocos y José María Vallhonrat Arno.

—Un numeroso grupo de periodistas fue recibido en la planta industrial de San Martín. Luego de un asado criollo presenciaron el programa de divulgación científica que se conoce por "Visión del Progreso" que posteriormente fue llevado a distintos puntos del país para ser expuesto en universidades, colegios secundarios y otras instituciones culturales y centros de estudio.

La presentación fue realizada sobre un camión Bedford especialmente equipado con ese propósito. Usaron de la palabra en la oportunidad el señor Héctor Ems, gerente de propaganda, y el doctor Joseph L. Apodaca, director de relaciones públicas de General Motors Argentina.

Seguidamente, los periodistas recorrieron la planta industrial y pudieron apreciar las instalaciones de la nueva fábrica de motores Chevrolet y Bedford, la de estampado de carrocerías para el Chevrolet 400, ambas en funcionamiento, las modernas fábricas de elásticos y baterías, los laboratorios de ensayos de materiales, el taller experimental, los nuevos grupos electrógenos mó-

RA-Y AUTOMOTOR
CASTELLI Hijo y Adolfo FERNANDEZ
UNICA ESPECIALIDAD
ISARD 700 y KOMBI
RECTIFICACION de MOTORES
Fabricación y venta de repuestos
Alberto EINSTEIN 37
Capital
Alt. Av. Almafuerte al 700
Taller: 91-8110
Part. 91-1210
y 23-8571

OSVALDO S.R.L.
CRISTALES DE SEGURIDAD
PLANOS Y CURVADOS
Colizas, perfiles de goma y accesorios
COLOCACION y VENTA
SANTOS DUMONT 4094 - Tel. 54-1036 - Bs. As.
Alt. Corrientes 6500

AUTO UNION
TALLERES SPORT S.R.L.
SERVICE AUTORIZADO
ENGRASE ESPECIALIZADO
CHAPA PINTURA
REPUESTOS LEGITIMOS
DESCUENTOS SOCIOS A.C.A.
HONDURAS 5857 - T. E. 77-0146 - Bs. As.
Alt. Juan B. Justo 1500

ALFARD S. R. L.
Cap. $ 280.000.00
ESPECIALIDAD en WOLKSWAGEN
BULNES 2727
REPUESTOS 83-5264
TALLER 84-2667

Colóque cintas de frenos sistema BINDING BRAKES vulcanizadas al patin
Casa CIVIL
DISPONEMOS DE PATINES EN CANJE
RECTIFICAMOS CAMPANAS
Taller: EL CANO 3626
Ventas: Av. FOREST 1184 - 54 - 5338
AMPLIO STOCK DE REPUESTOS IKA

REJILLAS LEG. CHEVROLET y FORD MOD. 1947 a 1961 CON MOLDURAS
NAON y TITO
IMPORTACION
ACCESORIOS EN GENERAL
ROJAS 1901 Esq. Juan B. Justo - 59-0784

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL "CALVIÑO"
Fco. LACROZE 3000 - Bs. As.

Por avisos en estas columnas dirigirse a Eddie pub. 32-1424/7989

https://argentoteca.blogspot.com

ENCENDIDO
VEGAS S.R.L.
ELECTROTECNICA
DEL AUTOMOVIL
Avda. CABILDO 3310/20
T. E. 70-4729 y 5378 - Buenos Aires

Conductibilidad asegurada
CARBONES ELECTRICOS PARA AUTOMOTORES E INDUSTRIAS
GABO
INDUSTRIA ARGENTINA
RIVADAVIA 961 - 1er. p. of. 6
35 - 8492 y 58 - 0753

BUJES Byc M.R.
AUTOLUBRICADOS
Para el equipo eléctrico de automotores tractores, máquinas agrícolas.
Para motores eléctricos, industrias, etc.
Es un producto de
BROSIO Y CIA. S. R. L.
Florencio Varela 1662
AVELLANEDA - 22-9937

PEUGEOT
403 - 404
LINEA COMPLETA DE ACCESORIOS
ANI - CAR
MAYORISTAS DISTRIBUIDORES
UNA FIRMA DE RESPONSABILIDAD PARA UN COCHE DE CALIDAD
GIRIBONE 1199 esq. Av. Forest
T. E. 54-4575 y 55-2898

SU DI TELLA 1500 NO TIENE PROBLEMAS DE REPUESTOS
es una afirmación de
Redi
USE REPUESTOS LEGITIMOS
Av. CASEROS 4012 922-3418
Av. PARRAL 1923/31 55-7132
Por avisos en estas columnas dirigirse a Eddie pub. 32-1424/7989

NOTICIERO ARGENTINO

viles que proveen de energía eléctrica a todas las secciones y el nuevo edificio de la administración.

—Una delegación de alumnos de la Universidad de Keio, Japón, visitó el complejo fabril de General Motors Argentina. Fueron agasajados con un almuerzo por el personal superior de la empresa y recorrieron las instalaciones donde se producen los vehículos Chevrolet y Bedford.

FILTROS BOCO. — Con motivo de la inauguración de su nueva planta industrial, Acoma S.A. y Boco Argentina S.A., fabricante y distribuidora de los filtros Boco, producidos en el país con licencia de Lee Filter Corporation de los Estados Unidos, convocaron a una conferencia de prensa.

La planta, ubicada en la calle Murature 4749/67 de la Capital, está equipada con maquinaria que le permite producir sus propias matrices para la fabricación de distintos tipos de filtros. Actualmente se producen los filtros de aire más usuales en plaza, tanto de equipo original, como para el mercado de reposición.

El presidente de Acoma, señor Oscar Guerrini, guió a los periodistas especializados a través de toda la planta. Conocieron las etapas de fabricación de los elementos filtrantes con papel especial de filtro, el plegado, impregnación con resina, tratamiento térmico y el cierre del elemento. La empresa, además de producir próximamente filtros de aceite y combustible, prevé la fabricación de otras partes de automotores.

FORD MOTOR ARGENTINA S.A. — El jefe de la Policía Federal, coronel Carlos A. Muzio, acompañado de oficiales superiores de esa institución, concurrió al Centro Industrial Ford, de General Pacheco, provincia de Buenos Aires, para recibir los automóviles Falcon que la policía adquirió para su cuerpo de vigilancia.

CORTINAS para LUNETAS
Protejen de las molestias del sol.
Embellecen el interior del vehículo.
Graduables a voluntad
Fácil instalación

PORTA EQUIPAJES CROMADOS
Tablillas de maderas barnizada
Sólida construcción.
Elegante en todo automóvil.

SUJETA-VALIJAS
Evita el uso de sogas
Asegura su equipaje en segundos

VISERAS PARA SOL-DEFENSAS PROTECTORAS
y TODO ACCESORIO QUE UD. NECESITE
SIEMPRE EN LA MEJOR CALIDAD
VENTAS: TRIUNVIRATO 3519/23 - 51-3852/4974
FABRICA y PLANTA DE COLOCACION
TRIUNVIRATO 3655 Cap. Fed.
CROMOSOL S.A.
AL INTERIOR REMITIMOS FOLLETOS E INFORMES DE QUIEN PROVEE NUESTROS ARTICULOS EN SU LOCALIDAD.

OSCAR A. LAGO
TRASLADO SU TALLER DE
ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
a ANCHORENA 1493
esq. Arenales - Cap. - Tel. 82-4752

SERVICE INTEGRAL
REPUESTOS
AUTO UNION DKW
TALLERES QUINTELA "VIAMONTE"
VIAMONTE 2166 - Tel. 47-5418

NSU - Repetto
AGENTE OFICIAL Y SERVICE AUTORIZADO
de NSU MOTORENWERKE A. G. NECKARLSUM (ALEMANIA)
REPUESTOS y ACCESORIOS
IMPORTACION FABRICACION
IMPORTADOR DIRECTO de
NSU - Prinz 4
PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES Y AGENTES AUTORIZADOS
Contamos con los más grandes talleres propios para service, mantenimiento y reparaciones totales con personal técnico especializado.
ALSINA 2114/28 47-1426 Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

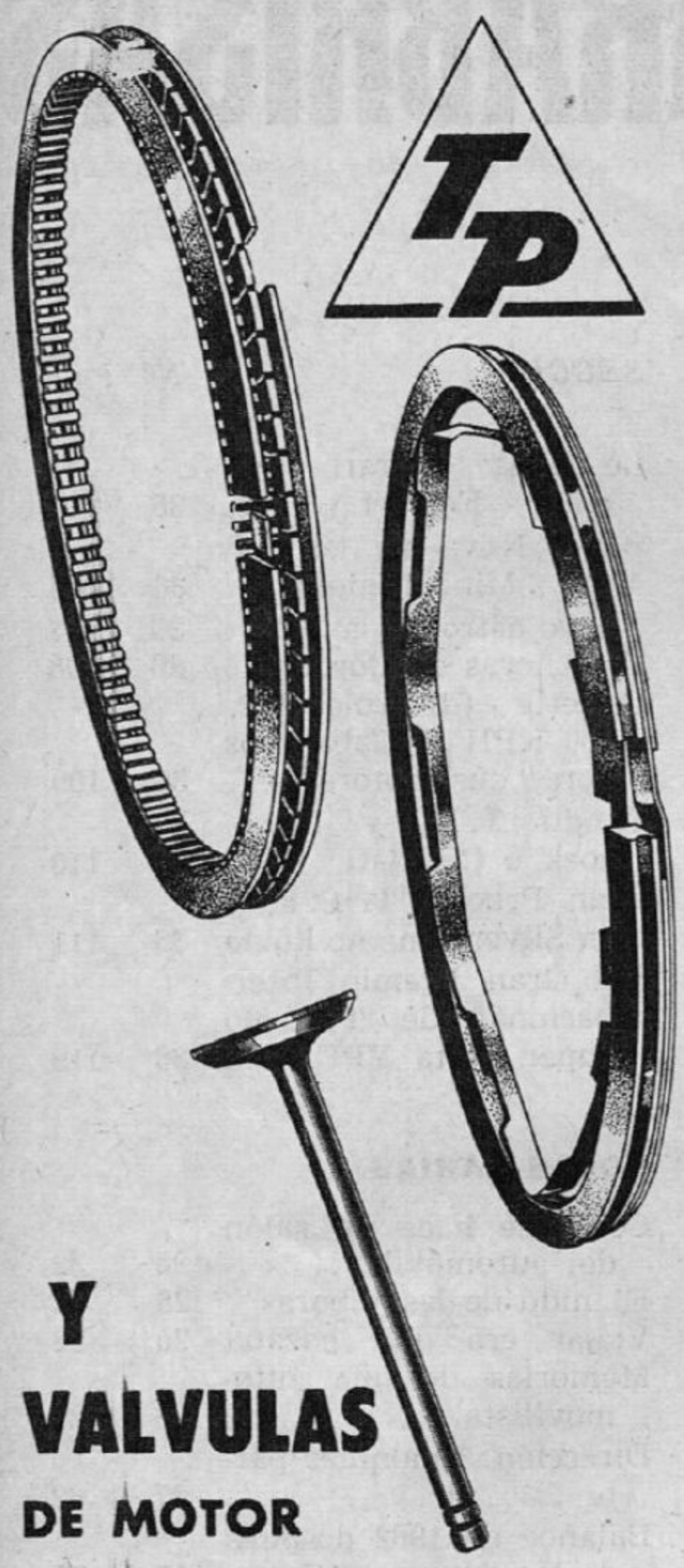
SUMARIOS DE PARABRISAS

NUMEROS 25 AL 36

SECCION	Nº	Pág.
ROAD TESTS		
Valiant	25	38
Rambler Cross Country	26	40
Fargo D-100	27	38
Cadillac Imperial	28	18
Peugeot 403	29	38
Gordini	30	38
Citroën 2 CV	31	38
Dinarg D-200	32	38
Chevrolet 400	33	50
Studebaker 7E7	34	50
De Carlo 700	35	50
Pick-Up Argenta 1963	36	50
PRESENTACION AUTOS ARGENTINOS		
Automóviles argentinos	26	90
Automóviles argentinos	27	66
Peugeot 404	27	54
Automóviles argentinos	28	62
Renault Gordini	28	54
Dinarg D-20	29	54
Studebaker 7E7	30	54
Pick-up Argenta 1963	31	54
Isard 400	34	66
AUTOS EXTRANJEROS		
Humber Super Snipe y Hawk	25	36
Chevrolet Corvair	25	54
Los modelos 1963	26	48
Jaguar Mark X	26	18
Alfa Romeo 1600	27	32
Saab dos tiempos a la escandinava	27	82
Rover a turbina	28	64
Merlyn Sport 100 c. c.	28	36
Fiat, varios a medida	29	24
Vauxhall	29	36
Scirocco - Powell G. P. Morris y Austin Diésel	29	78
Ford Taunus 12 M	30	24
Rover para caballeros	30	36
Opel GM a la bismark	31	90
Modelos Chrysler	31	24
Fiat 1800-2300	32	24
Lancia Fulvia	32	86
Alvis no es para todos	32	94
Modelos de Pininfarina	33	64
Autos transparentes para insatisfechos (I)	34	74
Para Turín, una Ghia Eficiente	34	80
Autos transparentes para insatisfechos (II)	35	74
¿1000 ASA, para fotógrafos apurados?	35	66
Signo de Escorpio - Creaciones de Carlo Abarth	35	90
Nuevos automóviles todos los días	36	70
TURISMO		
Luján - San Antonio de Areco	25	46
Mar del Plata	26	82
El balcón del Paraná	27	46
San Luis y sus paisajes	28	46
San Pablo - Río de Janeiro	29	46
Las Termas de Río Hondo	30	46
Tucumán	31	46
Salta	32	46
Jujuy y la Quebrada de Humahuaca	33	42
La Plata-Chascomús	34	42
Buenos Aires - Bahía Blanca	35	42
Bariloche por dentro	36	42
MANUALES		
Mercedes Benz 170 S-d	25	18
Ford V8, 1937, 85 HP	26	100
Buick 8 cilindros, 1937	27	28
Austin 10 HP - 1947	28	28
Chevrolet 1951	29	32
PRUEBAS ESPECIALES		
1000 Horas en la Ciudad	31	18
Corre el Di Tella 1500	32	20
1000 Horas en la Ciudad	33	22
1000 Horas en la Ciudad	34	86
Minutos para la muerte	34	22
Un año en un mes - Rural Peugeot 404	35	20
Un año en un mes - Rural Peugeot 404	36	26
HAGALO UD. MISMO		
Prepare el auto para el verano (I)	25	29
Prepare su coche para el verano (II)	26	28
Cómo subir una cuesta	29	30
Cómo cuidar un chico	35	68
ECONOMIA - INDUSTRIA		
Tres años de Régimen Automotor	27	24
¿Puede Ud. comprar un auto?	28	32
Informe sobre Japón	29	20
Panorama de la industria automotriz en 1962	30	82
Impuestos, impuestos... Impuestos 2/5, 3/5	31	28
¿Joya o herramienta?	32	30
Brasil, potencia automotriz	33	28
México con la mano en el arranque	34	82
Hágalo usted mismo	35	30
Economía: exportamos	36	30
TECNICA		
Características técnicas de los automóviles de fabricación nacional	26	104
No es cromo todo lo que reluce	27	90
Características técnicas de los automóviles 1963	27	98
Características técnicas generales de los automóviles 1963	28	96
Realidad del automóvil de turbina a gas	33	98
Cambios automáticos en 1963	34	26
TRANSITO		
Carrousel porteño	25	62
Anatomía del desastre	26	110
Operativo Ruta 2 (primera parte)	28	24
Córdoba, demasiado y muy pronto	28	80
Operativo Ruta 2 (segunda parte)	29	62
Ordenando la casa	29	19
La batalla de las Canchas Rayadas	30	86
Operativo Ruta 2 (tercera parte)	30	20
El cinturón lo salvará	31	86
Para manejar bien en la ciudad. Quince veces no...	33	32
Durmiendo al paso	34	30
La avenida Gruyere	35	64
Yo fui zorro gris	35	22
Cuatro errores: Un desastre	36	22
Remodelación del tránsito en Retiro	36	88
USTED Y EL AUTOMOVIL ¿SE CONOCEN?		
Más vueltas	25	28
Los filtros (I)	32	82
Los filtros (II)	33	84

https://argentoteca.blogspot.com

AROS DE PISTON



Y VALVULAS DE MOTOR

Thompson

Fabricados ahora en el país bajo licencia de la THOMPSON RAMO WOOLDRIDGE INC. de los E.E.U.U. de América. La más alta calidad respaldada por una marca de prestigio mundial

Cuando Ud. se lo mencione su mecánico se lo ratificará

DISTRIBUIDORES:

WILL L. SMITH SACI

LUIS SAENZ PEÑA 443/447 · T. E. 38-2011
BUENOS AIRES

NOTICIERO ARGENTINO

—Quedó inaugurado un ciclo de conferencias con el título general de Programa Cívico. Trátase de una novedad en materia de capacitación para hombres de empresa y comprende a todos los colaboradores de la Ford Motor Argentina S.A., tanto a ejecutivos como a empleados y obreros.

Estas conferencias estuvieron a cargo del Dr. Fernando Fernández Escalante.

—Cuando en setiembre de 1961 Ford Motor Argentina S.A. habilitó oficialmente su Centro Industrial de General Pacheco hacía ya varios meses que era utilizada la primera pista de pruebas de Latinoamérica, instalada por una fábrica de automotores, para probar la calidad de sus productos.

La pista ha sido ampliada y las modificaciones recientes aseguran la realización de diversos ensayos de control de calidad de productos. Esta pista tiene una extensión total de 1.300 metros y reproduce los accidentes de terreno más comunes en las calles urbanas y carreteras de nuestro país. Comprende baches (típicos de Capital Federal, Mendoza y Corrientes), concreto roto, asfalto roto (Buenos Aires, Santiago del Estero, Santa Fe), serrucho (San Luis, Catamarca, Salta), adoquines en que repiten con fidelidad los que existen en la zona de la Boca, en Rosario y Paraná. Hay además una calle de tierra y ripio, otra en la que se han ubicado piedras de Córdoba y elementos para comprobar la torsión del chasis y, finalmente, una calle de pavimento liso para pruebas de alta velocidad.

Completan este panorama de la pista de pruebas del Centro Industrial Ford, considerada única en el mundo, una pileta-baño con profundidad regulable de 0 a 1 metro para pruebas normales de durabilidad y comprobaciones de estanqueidad de carrocerías, una pared acústica de 1,40 m. de altura para detectar ruidos de cubiertas, etc., una pista de frenado y rampa de inspección.

"IBERA"
SCHMIDT e Hijo

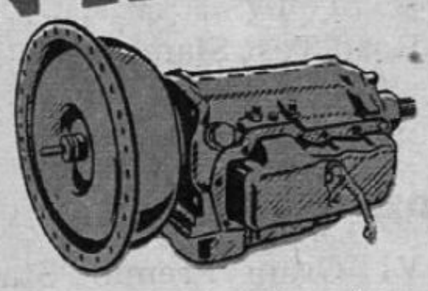
SERVICE ESPECIALIZADO CON GARANTIA
IBERA 1952 - Tel. 70-8292, Cap.

JOSE ex socio de C.A.R.B.A.

CARROCERIAS BARBAGALLO
• GUARDABARROS
• FRENTES
• CABINAS
NACIONALES E IMPORTADOS
Av. JUAN B. JUSTO 3000
(a 2 cuadras de Warnes al 1100)
Tel. 55-0158

Casa JULIO IMPORTADORES
CRISTALES DE SEGURIDAD
Para cualquier marca y modelo de automóvil
AHORA EN SU NUEVO Y MODERNO LOCAL
BOMPLAND 1443 • 772-5645/771-4294

CAMBIO o REPARACION de CAJAS de VELOCIDAD
EN EL DIA!
HYDRAMATIC
JETAWAY
POWERGLIDE
TURBOGLIDE
FORDOMATIC
MERCOMATIC
DYNAFLOW
POWERFLITE



Contamos para ello con el equipo mejor y más completo de herramientas, como así también un gran stock de repuestos legítimos, todo lo cual garantiza una perfecta reparación.
AL INTERIOR
ENVIAMOS CAJAS PROBADAS Y REGULADAS
HECTOR NAZAR y Cía. S. R. L.
PEÑA 2934 - 82-1472 - Bs. As.

PREPARE SU RENAULT PARA VIAJAR
SERVICE ESPECIALIZADO
RENAULT
MECANICA
REPUESTOS
Taller DANY
COCHABAMBA 2183
SABADO ABIERTO TODO EL DIA

IMPORTADORES Y REPRESENTANTES EXCLUSIVOS MOTOS Y REPUESTOS TRIUMPH
SALATINO y Cía. S.R.L.
LAS HERAS 3281 - Tel. 82-6788 Bs. As.

Por avisos en estas columnas dirigirse a Eddie pub. 32-1424/7989

https://argentoteca.blogspot.com

SUMARIOS DE PARABRISAS

NUMEROS 25 AL 36

SECCION	Nº	Pág.
4 tiempos del motor	35	26
Válvulas y volantes	36	74
CAMIONES		
Aquí está el Bedford ...	25	82
Aquí está el Siam Thornycroft	27	84
Del Lejano Oriente	27	59
OM Super Orione	29	84
Volvo L 495	31	82
MOTOS		
Nuevo destino para el mototurista	28	102
Autoservicio Siambretta	28	84
1962 - Limitaciones apenas corregidas	28	86
Aquí esta la Siambretta 175 TV	35	112
Road Test Siambretta 175 TV	36	112
DEPORTES		
VI Gran Premio Standard	25	86
La importancia de llamarse Hill	25	98
Informativo de regularidad	26	123
El monstruo rugiente del Lago Salado	27	20
Uno de antes ganó ahora	27	93
Informativo de regularidad - Vademécum de regularidad	27	96
Primer Rallye A. C. A. ..	28	60
Las carreras más famosas: Le Mans	28	88
Finalizó el campeonato porteño de regularidad	28	103
Hit de 1962. God Save The Queen	29	94
Juan Gálvez	29	103
1963 con gran angular y teleobjetivo	29	98
Chasis y manejo del Kart	30	62
Epitafio para una estrella	30	94
Informativo de regularidad	30	96
XXI Gran Premio de la Vendimia	30	98
Deportes - X Vuelta de Olavarría	30	99
Calendario Deportivo 1963, para la Rep. Arg.	30	101
Un Rallye para la historia	30	100
Campeonatos Mundiales año 1963	30	102
Salón del Automóvil de Carrera 1963	31	98
Rally revista Parabrisas	31	22
Las AAA rompió el fuego en el autódromo municipal	31	96
Emociones en el Nurburgring cordobés	31	100
Noticiero deportivo ..	31	101
Lotus - Ford para Indianápolis	31	102
La tercera de una serie	32	36
Salón del automóvil de carrera 1963	32	96
En la Mar y Sierras cambió la cartelera	32	97
DEPORTES		
Paralelo 52	32	98
Récords de Jaguar	32	99
Mecánica nacional en Marcos Juárez	32	100
No hay dos sin tres ...	32	100
En T. A. corrieron los T. M.	32	103
T. C. Ford: 4 a 0	33	105
Empanadas mendocinas	33	107
Emiliozzi y los otros .	33	108
6 horas borrascosas	33	109
En Sebring, Ferrari ...	33	112
El Rally del récord	33	113
Preguntas y respuestas a un campeón mundial	33	116
Sunchales	33	118
Cita con el futuro	34	103
Reportaje a un equipo ..	34	107
Interesante reunión en Santa Fe	34	109
Noticiero deportivo	34	110
Salto: No hay derecho .	34	112
¿Lobos están?	34	114
Doce segundos en veinticinco mil	34	115
1000 kilómetros de Nurburgring	34	116
La caja de Pandora	34	118
Bossa Nova en las pistas: Los Mini Juniors	35	98
La Pampa de Achala: Bota de potro	35	101
Bélgica... Y llegaron las lluvias	35	104
Clark entre los tulipanes	35	108
Le Mans: Ferrari - Ferrari - Ferrari	35	110
Bossa Nova en las pistas - Mini Juniors ...	36	106
Nuevo astro en la T. C. .	36	107
Tres horas en Córdoba..	36	108
Cairette - Chevrolet T.C. 200 KPH y ¡Caballeros abran sus motores! ...	36	109
Tandil T. M. y Hitchcock o Cipollati	36	110
Gran Prix de la C. F. y en Silverstone no llovió	36	111
VII Gran Premio Internacional de Turismo super nafta YPF	36	119
NOTAS VARIAS		
Cómo se hace un salón del automóvil	25	32
El nido de las víboras .	25	92
Viajar era una hazaña	25	22
Memorias de una automovilista	26	24
Dirección: Cualquier parte	27	62
Balance de 1962 después de los últimos Salones	27	35
Ecos de los salones mundiales	28	38
Automovilismo y astrología	29	26
Soñar no cuesta nada .	29	88
Cuando sobran dos ruedas	30	32
Caza y camping en Cuyo	30	28
Primero yo	31	31
A Ginebra y después de Ginebra	32	59
Cómo mueren los automóviles	32	55
Besos de muerte	33	80
1863 - 1963. Henry Ford, su centenario	33	74
Ud. y el Arco Iris.	33	58
Fiesta para un micro mundo rodante	33	90
Nubes de verano	34	98
Cuidado con la pintura .	34	58
Mujeres en los boxes ..	35	88
Piénselo ya mismo ...	35	58
Moteles	36	66
Un viejo sobre marrón	36	84
¿Tiene Ud. un ojo de vidrio?	36	98
Rutas a los 4 vientos ...	36	58

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

CINTURON DE SEGURIDAD

Segura protección para Ud. y los suyos. Máxima resistencia garantizada, por sus bandas de nylon y hebillas de acero inoxidable importado.
De apertura y cierre instantaneo.
Simple y rápido de instalar.

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

precios de los autos usados

Con un ambiente similar al del mes anterior, pero con una plaza más estabilizada en materia de precios, se ha estado moviendo el mercado automotor.

Los compradores en potencia son muchos y escasos los que concretan operaciones; además éstos, antes de finiquitar la compra, recorren todos los negocios del gremio, para ver cómo "anda" en plaza la unidad por ellos pretendida.

La tendencia de los compradores se inclinó por los automotores chicos y medianos.

Una vez más insistimos en que las presentes planillas están compuestas por precios reales obtenidos directamente de la plaza dedicada a la compra-venta de automotores. Las diferencias que los lectores pueden ver en los autos de un mismo modelo y año, se debe a veces no solamente al estado, sino a que unos poseen equipos opcionales y otros no.

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUSTIN			
10 HP.	1947	110.000-120.000	
"A"	1948	130.000	
10 HP.	1949	110.000-130.000	
"125"	1949	110.000	
AUTOAR			
Sedan	1956	110.000-120.000	
Rural	1956	130.000	
Sedan	1957	130.000-140.000	
Sedan	1958	140.000	
Rural	1958	150.000	
Sedan	1959	160.000	
Sedan	1960	170.000	160.000
Rural	1960	170.000	
BERGANTIN			
4 cilindros	1960	210.000-220.000	
4 cilindros	1961	240.000-260.000	250.000
4 cilindros	1962	270.000-280.000	
6 cilindros	1962	280.000-300.000	280.000
BORGWARD			
Isabella	1956	220.000-240.000	
Isabella	1957	260.000-275.000	280.000
Isabella	1958	270.000-290.000	
Isabella	1959	290.000-320.000	310.000
Isabella	1960	310.000-330.000	
Isabella	1961	350.000-370.000	
Isabella	1962	380.000-400.000	390.000
BUICK			
Special 2 puertas	1957	430.000-450.000	
4 puertas camb. mec.	1958	520.000	130.000
Super 4 puertas	1959	560.000	
Super 4 puertas	1960	680.000	
Super 4 puertas	1961	800.000	
Super 4 puertas	1962	940.000-980.000	
CADILLAC			
4 puertas	1940	110.000-120.000	
4 puertas	1941	120.000	
Coupé sedan	1942	160.000	

para un suave y fresco fumar

ZUIDERZEE

Exquisito tabaco de pipa de procedencia Holandesa Envasado en origen, en cómodas tabaqueras de 50 grs...

Importadores y mayoristas: PEREZ Y CIA.
Bmé. Mitre 515 Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

SERVICIO AUTORIZADO
DI TELLA 1500
ROVETTA y Cía.
Mecánica general
Electricidad
Alineación-Chapa
Pintura-Tapizados
y Repuestos
Av. Maipú 1028 - Tel. 791-0807
VICENTE LOPEZ

RENAULT
DAUPHINE
GORDINI
RAMBLER
Y TODA LA LINEA
I. K. A.
30% al contado
y saldo hasta
30 meses
IKA
DISTRICAR S.A.
DIAZ VELEZ 5228 Tel. 89-3641
Abierto hasta las 22 horas

al 5044
de
Av. del Libertador, en Palermo, está su coche. Le conviene averiguar...

COCHES USADOS
0 Km.
MAS GARANTIA DE
ANGEL PASCUALI
S. de C. e I.
EN AUTOMOVILES
VICENTE LOPEZ
FACILIDADES - PERMUTAS
RECIBIMOS SU COCHE
PARA LA VENTA
SIN GASTOS
AVDA. MAIPU 1177
VICENTE LOPEZ

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1942	140.000-160.000	
4 puertas	1946	160.000	
Coupé sedan	1946	180.000	
4 puertas camb. aut.	1956	520.000	950.000
Coupé El Dorado cv.	1956	530.000	
Coupé De Ville	1957	640.000	
4 puertas camb. aut.	1958	750.000-770.000	
4 puertas camb. aut.	1959	850.000	
Coupé De Ville	1960	970.000	
Fleetwood	1961	1.000.000	
Fleetwood	1962	1.250.000	
CITROEN			
11 ligero	1947	150.000-160.000	
2 CV importado	1958	160.000-170.000	160.000
2 CV	1960	170.000-200.000	
2 CV	1961	200.000-220.000	
2 CV	1962	220.000-240.000	230.000
CHEVROLET			
2 puertas	1940	150.000-170.000	
4 puertas	1940	160.000-180.000	190.000
Coupé sedan	1940	200.000	
4 puertas	1953	380.000-400.000	
4 puertas	1954	410.000-430.000	
B. Air 6 camb. mec.	1955	480.000-530.000	
B. Air 8 camb. aut.	1955	470.000	
B. Air 6 camb. mec.	1956	540.000-570.000	560.000
B. Air 8 camb. aut.	1956	520.000	
B. Air 6 camb. mec.	1957	530.000-560.000	
B. Air 8 camb. aut.	1957	520.000-560.000	
B. Air 6 camb. mec.	1958	660.000-700.000	670.000
B. Air 8 camb. aut.	1958	720.000-750.000	
Impala 6 camb. mec.	1958	740.000-780.000	
Impala 8 camb. aut.	1958	670.000	
B. Air 8 camb. aut.	1958	690.000	
Impala 6 camb. mec.	1959	780.000	
Impala 8 camb. aut	1959	800.0000	
Impala 6 camb. mec	1961	930.000-970.000	
Impala 6 camb. mec.	1962	1.100.000-1.250.000	1.300.000
Impala 8 camb. aut.	1962	1.200.000	
CHRYSLER			
4 puertas	1940	120.000-130.000	
4 puertas	1941	130.000	
4 puertas	1942	130.000	
4 puertas Windsor	1951	250.000	
Sportman 2 puertas	1951	290.000-310.000	
4 puertas	1956	410.000	
DE CARLO			
200 minicar	1959	500.000	
600	1960	160.000	150.000
700	1960	170.000-190.000	
700	1961	180.000-210.000	
700	1962	210.000-230.000	220.000
DE SOTO			
4 puertas	1940	120.000	
2 puertas	1941	100.000-120.000	
4 puertas F. Drive	1946	150.000-170.000	
4 puertas (chico)	1946	170.000-190.000	
4 puertas F. Drive	1947	160.000-180.000	
4 puertas (chico)	1947	180.000-200.000	
DI TELLA			
1500	1960	330.000	
1500	1961	350.000	340.000
1500	1962	360.000-380.000	390.000
D.K.W.			
4 puertas	1956	220.000-240.000	
Coupé sedan	1956	230.000-260.000	
4 puertas	1958	270.000-290.000	
Sedan 1000 4 ptas.	1962	350.000-380.000	360.000
Rural 1000	1962	390.000-420.000	
ESTANCIERA			
Willys	1951	160.000-170.000	
Ika	1957	170.000-200.000	
Ika	1958	200.000-220.000	
Ika	1959	200.000-230.000	220.000
Ika	1960	250.000-270.000	260.000
Ika	1961	280.000-310.000	
Ika	1962	320.000-340.000	

PEUGEOT
A 900 MTS.
De la Av. Gral. Paz en... Av. del Libertador 960 • VICENTE LOPEZ
Encontrará la más correcta cotización por su coche usado y podrá elegir... cómodamente...
SU PEUGEOT
y pagarlo en 24 MESES con 1% de interés
UNIDADES USADAS DE TODAS LAS MARCAS PROVENIENTES DE CAMBIO CON GARANTIA
Le conviene hacer una visita a
LASTRA
AUTOMOTORES
CONCESIONARIOS OFICIALES

PRESTAMOS Y FINANCIACIONES
10 a 30 MESES
Sobre automotores nuevos y usados, interés a convenir
Gestoría prendaria, patentamientos; cobranzas, ejecuciones, seguros, etc.
MADISON S.A.
Banco Central Nº E 26194/61
Paraná 567 - 2º piso of. 201
de 10 a 19 hs.
Tel. 46-3535/5254 y 40-3338

FARO motor S.A.
EN LA
LUCILA
Entre en su coche usado y salga en un
DKW
AUTO UNION
1963
0 Km.
AMPLIA FINANCIACION
FARO motor S.A.
Av. del Libertador 3799
Tel. 797-0883 795-1229
LA LUCILA

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
FIAT			
Topolino 2 puertas	1940	60.000	
Topolino 2 puertas	1946	70.000	
Topolino 2 puertas	1947	65.000-80.000	
1100 4 puertas	1947	140.000-160.000	
1400 4 puertas	1951	150.000	160.000
1900 4 puertas	1954	200.000-210.000	
1100 4 puertas	1956	210.000-240.000	
1100 4 puertas	1957	220.000-250.000	
500 2 puertas	1958	150.000-170.000	
600 2 puertas	1958	170.000-180.000	170.000
1100 4 puertas	1958	230.000-250.000	
600 2 puertas	1960	200.000-220.000	210.000
FLING STANDARD			
8 HP.	1947	90.000-110.000	
FORD			
2 puertas	1940	140.000-160.000	
4 puertas	1940	160.000-170.000	
Coupé sedan	1940	220.000-230.000	
Coupé convertible	1940	150.000	
2 puertas	1941/42	160.000-170.000	
Rural	1946	170.000	
4 puertas	1948/49	260.000-280.000	
4 puertas	1951	270.000-290.000	280.000
2 puertas	1951	270.000	
Coupé sedan	1951	290.000	
2 puertas	1953	300.000-320.000	
4 puertas	1953	330.000	
4 puertas	1954	310.000-350.000	
Coupé sedan	1954	380.000-400.000	
4 puertas	1955	430.000-440.000	
Coupé sedan	1955	440.000	410.000
Prefect	1956	210.000	
Anglia	1956	200.000-220.000	
Galaxie 6, 4 ptas.	1961	900.000	
Galaxie 8, 4 ptas.	1961	930.000-950.000	
Galaxie 8, 4 ptas.	1962	1.000.000	1.150.000
GRACIELA			
2 puertas	1957/58	120.000	110.000
2 puertas	1959/60	120.000-150.000	
HANSA			
1100 2 puertas	1960/61	200.000-230.000	
1100 2 puertas Rural	1961	240.000	
HENRY J			
2 puertas	1951	120.000-140.000	
HEINKEL			
Microcoupé	1958/59	70.000-95.000	80.000
Microcoupé	1960/61	90.000-110.000	
HILLMAN			
4 puertas	1947	100.000-120.000	
4 puertas	1950	150.000-160.000	
4 puertas	1956	210.000-230.000	
Rural	1956	220.000	
HUDSON			
2 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1940	100.000-120.000	
Coupé seran	1940	120.000	
HUMBER			
4 puertas	1947	100.000	

A TODO MOTOR
TRIUNFO!

Miles de automovilistas se han favorecido con los categóricos resultados del REVOLUCIONARIO SISTEMA DE AJUSTE POR REMETALIZACION de las partes vitales del motor.

UNICO EN EL MUNDO CON GARANTIA ESCRITA DE EFICIENCIA

300.000 Kms. de protección a menos de UN CENTAVO por kilómetro. Actúa inmediatamente de instalado y no requiere reposiciones.

Aplicable a cualquier marca o modelo de motor, nuevo o usado, fijo o móvil.

AJUSTA
SU MOTOR EN
FUNCIONAMIENTO

SENCILLA INSTALACION

Fabricantes y distribuidores para Sudamérica: DUP MOTOR DE ARGENTINA S.R.L.
FLORIDA 365 - PISO 1º - BS. AS. - T.E. 49-4086 AL 4088

ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS EN EL INTERIOR

https://argentoteca.blogspot.com

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1950	120.000-140.000	
4 puertas	1954	150.000-170.000	
ISARD			
300	1958	90.000-100.000	
300	1959	110.000	
700	1961	180.000-200.000	180.000
400	1962	150.000-160.000	
700	1962	210.000-230.000	
Rural 700	1962	250.000-270.000	290.000
JAGUAR			
4 puertas	1940	100.000	
3500	1947	130.000	
2500	1950	230.000-250.000	
2500	1961	240.000	
JAVELIN (Jawet Javelin)			
4 puertas	1951	110.000-130.000	
KAISER			
Frazer	1947	130.000	
Manhattan	1955	210.000-230.000	
Carabela	1958	260.000-280.000	290.000
Carabela	1959	280.000-300.000	310.000
Carabela	1960	300.000-320.000	
Carabela	1961	320.000-350.000	
LANCIA			
4 puertas	1940	90.000-100.000	
4 puertas	1951	160.000-200.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
LINCOLN			
4 puertas	1940	120.000-140.000	
Coupé sedan	1940	140.000	
2 puertas	1946	130.000-150.000	
4 puertas	1946	150.000	
2 puertas	1947	130.000	
MERCEDES BENZ			
4 puertas naftero	1951	150.000-160.000	
4 puertas diésel	1951	170.000-190.000	190.000
Rural diésel	1951	140.000	
170 diésel	1953	200.000-230.000	
Rural 170 diésel	1953	190.000	
170 naftero	1953	170.000-190.000	
220	1953	220.000-250.000	
300	1953	270.000	
170 diésel	1954	230.000-250.000	250.000
170 diésel	1955	270.000-290.000	
180	1955	360.000-400.000	380.000
219 naftero	1959	800.000	
220 SL.	1959	940.000-960.000	
220 SL.	1960	1.100.000	
220 SL.	1961	1.450.000	
MERCURY			
2 puertas	1940	140.000	
4 puertas	1940	150.000-160.000	
4 puertas	1949/50	270.000-290.000	
Monterrey	1951	300.000	
Monterrey	1953	310.000-330.000	
Montclair	1954	350.000-370.000	
Monterrey	1956	450.000-470.000	
Monterrey	1957	500.000	
Montclair	1958	690.000-700.000	660.000
Montclair	1959	730.000-760.000	
Meteor	1960	920.000	

PEDRO MEMI e HIJOS S. A.

CONCESIONARIO OFICIAL

Industrias KAISER Argentina S. A.

BELGRANO 2394

T. E. 47-3011/15

RENAULT

DAUPHINE
GORDINI

DESDE 25% AL CONTADO
PLANES HASTA 30 MESES
INTERESES DESDE EL 1%

TOMAMOS SU UNIDAD USADA COMO PARTE DE PAGO

Departamento de
REPUESTOS

La línea más completa de plaza.
Sencillamente TENEMOS TODO en BELGRANO 2394 - Cap.
Y ahora también para su comodidad en
Av. SAN MARTIN 1704 - T. E. 58-7838 - Cap.

Departamento de
VEHICULOS USADOS

Unicamente vehículos en excelente estado.
Garantizados con amplia financiación.
MAZA 541 - T. E. 97-3652 - Cap.

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
Montclair	1961	980.000	990.000
Meteor	1961	1.300.000	
Montclair	1962	1.500.000	
M.G.			
Sport convertible	1940	90.000	
Sport convertible	1947	130.000-140.000	
MORRIS			
Minor 1000	1956	180.000	
Minor 1000 Rural	1956	180.000	
Minor 1000	1960	280.000	
Minor 1000 Rural	1961	320.000-330.000	
N. S. U.			
Prinz 24 HP.	1958	130.000	
Prinz 34 HP.	1960	150.000-160.000	
Prinz 34 HP.	1961	160.000-180.000	170.000
OLDSMOBILE			
4 puertas	1940	130.000	
4 puertas	1941	130.000	
4 puertas	1942	140.000	
Coupé sedan	1946	200.000	190.000
4 puertas	1947	180.000-200.000	
Sedanette	1947	220.000	
4 puertas	1949	220.000	
Coupé sedan	1951	280.000-300.000	
4 puertas	1954	320.000-340.000	
4 puertas cbio. mec.	1955	400.000	390.000
Coupé sedan c/mec.	1955	430.000	
"88" Coupé sedan	1958	620.000-640.000	
"98" 4 puertas	1959	640.000	
"88" Super 4 ptas.	1961	1.800.000	
OPEL			
Rekord 2 puertas	1958	330.000-360.000	340.000-360.000
Rural	1958	350.000	
Rekord 2 puertas	1959	370.000-390.000	410.000
Rural	1959	370.000-400.000	
Rekord 2 puertas	1960	390.000-410.000	
Kapitan 4 puertas	1961	480.000-510.000	
Rural	1961	520.000	500.000
PEUGEOT			
203	1956	200.000-210.000	
403	1956	250.000-280.000	260.000
403	1958	300.000-350.000	320.000
403	1959	340.000-370.000	
403	1960	420.000-430.000	
403	1961	460.000-490.000	470.000-490.000
403	1962	500.000-520.000	510.000
404	1962	600.000	650.000
PLYMOUTH			
2 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1940/41	120.000-140.000	
2 puertas	1946/47	160.000-190.000	
4 puertas	1946/47	200.000-230.000	
Coupé sedan	1946/47	220.000-240.000	
4 puertas	1949	240.000	
4 puertas	1951	270.000-300.000	
4 puertas	1956	370.000-400.000	
PONTIAC			
2 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1940/41	120.000-150.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1951	280.000	260.000
Coupé sedan	1951	300.000	
RENAULT			
4 puertas	1947	90.000	
4 puertas	1951	120.000-130.000	
4 puertas	1958	150.000	160.000
Dauphine 4 puertas	1960	190.000-210.000	
Dauphine 4 puertas	1961	220.000-240.000	230.000
Dauphine 4 puertas	1962	260.000-270.000	280.000
Gordini 4 puertas	1962	330.000-350.000	340.000
SINGER			
4 puertas	1947	110.000	
4 puertas	1951	130.000-150.000	
STUDEBAKER			
2 puertas	1940	100.000	110.000
4 puertas	1940	120.000	
4 puertas	1947	140.000	
2 puertas	1948	150.000	
TAUNUS			
15 M. 2 puertas	1956	220.000-240.000	
15 M. rural	1956	240.000-260.000	230.000
15 M. 2 puertas	1957	250.000-270.000	
15 M. rural	1957	250.000-260.000	
17 M. 2 puertas	1958	330.000-350.000	
17 M. 4 puertas	1958	360.000-370.000	380.000
17 M. rural	1958	350.000-370.000	
17 M. 2 puertas	1959	370.000	360.000
17 M. 2 puertas	1960	400.000-430.000	420.000
17 M. 4 puertas	1961	510.000-530.000	
17 M. rural	1961	540.000	520.000
17 M. 2 puertas	1962	550.000	540.000
17 M. 4 puertas	1962	560.000-570.000	
VOLKSWAGEN			
Export	1951	200.000-230.000	
Export	1953	240.000	
Export	1956	260.000-280.000	
Export	1957	270.000-290.000	280.000
Export	1958	300.000-330.000	
Export	1959	340.000-370.000	370.000
Export	1961	400.000-430.000	
VAUXHALL			
4 puertas	1947	130.000	
Velox 6 c. 4 ptas.	1950	150.000-180.000	
Velox 6 c. 4 ptas.	1951	190.000	
Cresta 4 c. 4 ptas.	1956	190.000-200.000	
Velox 6 c. 4 ptas.	1958	300.000	
VOLVO			
2 puertas	1956	200.000-220.000	
4 puertas	1956	230.000-250.000	
2 puertas	1959	360.000	380.000
WILLYS			
4 puertas	1947	110.000	
Coupé sedan	1947	120.000	
Aerolark 4 puertas	1951	160.000-170.000	

SENATORE CO. ARGENTINA S.A.

Av. CORDOBA 3650
TUCUMAN 3751

CONCESIONARIOS GENERAL MOTORS

CHEVROLET 400 - 0 Km.
$ 200.000 y Facilidades

PICK-UP CHEVROLET 63 - 0 Km.
$ 200.000 y Facilidades

AUTOMOVILES USADOS
$ 150.000 y Facilidades

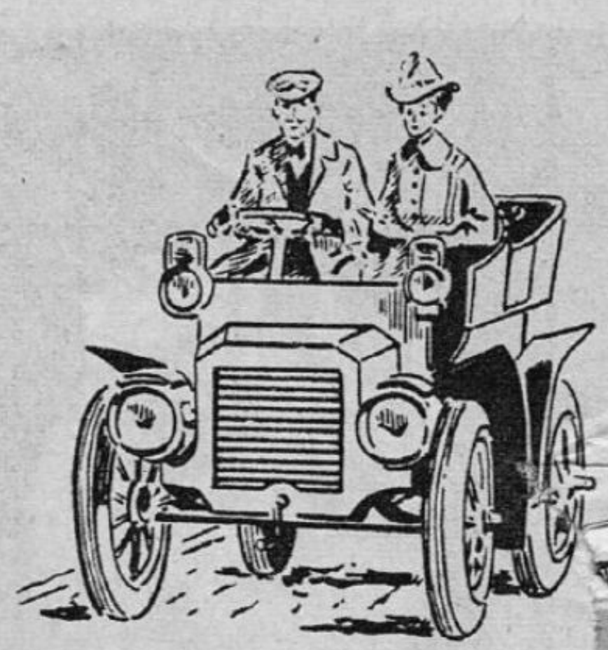
86-0202 - 86-0955
87-6722 - 89-9598

ACEPTAMOS UNIDADES USADAS COMO PARTE DE PAGO

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los camiones usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	CARACTERIST	COTIZACIONES	
ARGENTA				
	1962	furgón integral	380.000	
	1962	pick-up	350.000	
AUTOAR				
	1957	pick-up	145.000-160.000	
	1960	pick-up	190.000-220.000	
BEDFORD				
6 ton. diésel	1960	volcador	500.000	
6 ton. diésel	1961	con baranda	540.000	520.000
BORGWARD				
B-611	1960	furgón no integral	210.000	
B-611	1961	pick-up	210.000-220.000	
BAQUEANO				
1 ton.	1960	pick-up	220.000-240.000	
1 ton.	1961	pick-up	250.000	
CHEVROLET				
4 ton.	1940	volcador	120.000	
6 ton.	1946	con baranda	220.000	
	1960	pick-up	330.000-350.000	
	1961	pick-up	380.000-390.000	
	1962	pick-up	450.000-480.000	
DE SOTO				
D-100	1960	furgón no integral	330.000	
D-400	1960	con baranda	500.000-520.000	
D-100	1961	pick-up	370.000-380.000	
DODGE				
D-400	1961	con baranda	500.000	
D-100	1962	pick-up	450.000-460.000	
4 ton.	1940	con baranda	110.000	
D-400	1961	con baranda	510.000	
D-400	1961	volcador	530.000-550.000	
FIAT				
8 ton. diésel	1946	c/baranda rutera	180.000-200.000	
12 ton. diésel	1957	c/baranda rutera	580.000	
FORD				
F-100	1961	furgón no integral	440.000	
F-600	1961	con baranda	550.000	530.000
F-100	1962	pick-up	490.000-510.000	
F-350	1962	furgón integral	570.000	
F-600	1962	con baranda	640.000	
G. M. C.				
1 ton.	1946	con baranda	120.000	
6 ton.	1946	con baranda	180.000	
INTERNACIONAL				
1 ton.	1940	pick-up	110.000-120.000	
6 ton.	1946	pick-up	140.000	
6 ton.	1946	furgón no integr	160.000	
6 ton.	1957	con baranda	300.000	
MERCEDES BENZ				
170	1953	pick-up	170.000-180.000	
170	1953	furgón integral	200.000	180.000
3500	1953	con baranda	310.000	
3500	1953	volcador	340.000	
170	1955	pick-up	220.000	
L-312	1961	c/baranda rutera	680.000	
L-312	1962	c/baranda rutera	760.000	
SKODA				
8 ton.	1955	caja metálica	200.000	
8 ton.	1955	tractor	190.000	
STUDEBAKER				
	1960	pick-up	290.000-310.000	
	1961	pick-up	350.000	
	1962	pick-up	430.000	
UTILITARIO				
Ika	1960	furgón integral	230.000-250.000	
Ika	1961	furgón integral	270.000-280.000	
Ika	1962	furgón integral	310.000	
VOLVO				
Viking	1947	con baranda	150.000-160.000	
Viking	1947	volcador	180.000	



EN AQUELLOS TIEMPOS

YA SE USABAN *

AROS DE PISTON
RAMCO

FABRICADOS BAJO LICENCIA DE
RAMSEY CORPORATION INC. DE U. S. A.

y

VALVULAS
Thompson

FABRICADAS BAJO LICENCIA DE THOMPSON RAMO WOOLDRIDGE INC. DE U. S. A.

* **HOY** COMO AYER, ESTOS DOS FAMOSOS PRODUCTOS OCUPAN UN LUGAR DE PRIVILEGIO EN EL MERCADO DE REPOSICION Y EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. **THOMPSON RAMCO ARGENTINA S.A.I.C.F.,** LOS FABRICA EN SU MODERNA PLANTA INSTALADA EN **FERREYRA - CORDOBA,** CON LA MEJOR MATERIA PRIMA, PROCESOS ORIGINALES Y LA SUPERVISION DE TECNICOS NORTEAMERICANOS.

AROS DE PISTON **RAMCO**
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

VALVULAS **THOMPSON**
DISTRIBUIDORES

GOFFRE, CARBONE y Cía. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

https://argentoteca.blogspot.com

Odol para sus productos Polyana, y *CLAUDIA* su gran revista amiga, presentan: "MIRANDO LA VIDA". Un programa de la televisión argentina con el ritmo de los grandes éxitos de la TV mundial. Una periodista y escritora, Adriana; un gran director, Horacio Parisotto, libretistas de primera magnitud y un elenco de figuras estelares, llevan a la pantalla historias verídicas, conmovedoras y humanas...
Una de ellas puede ser la suya!

Vea este excepcional programa todos los miércoles a las 22 hs.

SECRETEANDO

Sobremesa con el secretario técnico de PARABRISAS

RECORD MUNDIAL EXTRAOFICIAL: Durante los primeros días del mes de agosto, un vehículo superó, en forma no homologable, el récord mundial de velocidad, aún oficial, de John Cobb (634 kilómetros por hora, 1947).

El vehículo tiene tres ruedas y su planta motriz es una unidad de reacción, propia de un avión de caza. Su constructor-piloto es el norteamericano Craig Breedlove, de 26 años. La forma exterior se asemeja a un caza F-104; y la velocidad fue de 657 kilómetros por hora.

Sin embargo, esa velocidad no es homologable como récord del mundo, porque los reglamentos de la Federación Internacional del Automóvil especifican claramente que la propulsión del vehículo debe lograrse por dos o más ruedas que reaccionan contra el suelo. Eso no ocurre en el caso del vehículo de Breedlove, que es ni más ni menos que un avión de retropropulsión que no despega. Tampoco hubiera ocurrido en el caso de los vehículos que construyeron otros norteamericanos, Athol Yeomans y Romeo Palamides, los que se mataron durante sus tentativas.

En 1961, otro estadounidense, Mickey Thompson, estuvo a un tris de batir el veterano récord de Cobb. Con un vehículo completamente reglamentario, equipado con cuatro motores Pontiac, hizo una corrida a 653 y monedas... en un solo sentido. Los reglamentos internacionales exigen por lo menos dos corridas, una en cada sentido, a hacerse con un intervalo no superior a media hora entre sí.

Sin embargo, parece ahora que el récord será aceptado por las autoridades motociclísticas (Federación Internacional de Motociclismo, contrapartida de la FIA, también con sede en París). La FIM no hace distinción entre vehículos con tracción convencional y con retropropulsión. Si bien el proyectil de Breedlove tiene tres ruedas, no por eso queda fuera de homologación, puesto que a los efectos del récord se lo considera una motosidecar.

De modo que, por primera vez en la historia del récord mundial de velocidad, el cetro deja las cuatro ruedas para pasar a las tres. Y pasa de la FIA a la FIM.

TURBOS Y TURBINAS: De Harry Müller & Associates, encargados de relaciones públicas de Chrysler International, hemos recibido una comunicación epistolar en la que se nos informa que el coche mencionado no es el Dodge Turbo Dart sino el "Turbine" de Chrysler. El Dodge Turbo Dart es una versión anterior.

Como ya se ha mencionado en otras oportunidades, el Turbine Chrysler llegará próximamente a nuestro país en gira de exhibición.

Agradecemos la información al señor Harry Müller y lamentamos el error de información.

Correo Central B Argentino | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 6548

Registro de la Propiedad Intelectual Nº 767.970.

https://argentoteca.blogspot.com

Fernández • Balza

PRESTIGIO en el *Valiant II*

¡Bajo estas líneas estilizadas hay un prestigio en marcha! Porque el VALIANT II... es CHRYSLER. Y Chrysler significa... 50 años de experiencia en fabricación de automotores de alta calidad.

VALIANT II... CHRYSLER... ¡excelente combinación para su compra de automóvil!

Nuevo Motor

El famoso "Slant Six" (6 cilindros inclinados) viene más potente que nunca! 137 HP... 3687 c.c. de cilindrada... Y continúa dando capot y centro de gravedad muy bajos... gran estabilidad en las curvas.

Valiant
de Chrysler

Véalo en el Concesionario Autorizado

Producido por:

FÈVRE Y BASSET LTDA. S. A.

CHRYSLER ARGENTINA S.A.

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com